

Zen 24

Zen 24

今月紹介するのは、青木ヨットが販売している、故 横山 見氏デザインのZen 24。

氏は本誌の常連筆者だったので、ファンの方も多いに違いない。

横山デザインにはいろいろと伝説は存在するものの、その実態は、多くの人に知られているとは言い難いのではないだろうか。

かつて横山設計事務所に在籍していたことのある永井 潤氏に、詳しくレポートしてもらおう。（編集部）

文=永井 潤 写真=安藤 健（本誌）

report by Jun Nagai; photos by Ken Ando (Kazi)

協力=シティマリーナヴェラシス



横山デザインを 世に問うべく

1985年設立、大阪府田尻町を拠点とする青木ヨット(株)。代表は、1974年に全長6.3mの「信天翁二世」号で世界一周を果たした青木洋氏だ。

同社では、延べ3,000人近くを教えてきたヨットスクールを主宰し、またマリーナの管理業務を行うとともに、今回紹介するZen 24をはじめとする、ヨットやボートを企画・販売している。その経緯を説明しよう。

日本のヨットデザイナーの草分けである故 横山晃氏と想意だった青木氏は、「横

俊足を誇った世界周航船、
〈百鬼丸〉の血を受け継ぐZen
24。パウは、シャープに水を切
り裂く。ドッグハウスは木造船
のフィールを残している

山のデザインを世に問うてくれ」との意を受け、安価に量産できるFRPプロダクションボートを製造販売することを決意。2002年に、スループ艇「信天翁24」をリースした。

造船所は、当初は試行錯誤したが、(株)ニシエフ(山口県下関市)で製造されていた。同社は、救命艇や特殊艇、漁船などの中小型FRPボート建造では、技術、品質とも日本トップクラスの会社である。

しかし、今後の展開を見込んでビルダーを育てたいという意図と、ベトナムのFRP成形加工品製造会社との縁があり、2013年、ベトナム製の1号艇が日本で浮くことになった。併せて、ネーミングも「Zen 24」となったが、ボート自体の変更点は、デッキ形状などわずかである。

聞くところによると、ベトナムの労働者は、生涯を通じて職業を変えない傾向があるらしい。そして、勤勉で、技能や製品品質の向上に意欲があり、どちらかというと、一昔前の日本のような、ファミリーライクな会社が多いようである。実際、Zen 24は品質がさらに良くなったとのことだが、日本向けの各

種製品で鍛えられているからでもある。

世界周航艇の血筋

後年の横山氏は、サバニのキールライン、梢円断面の船型を提唱していたが、その特徴とされる「凌波性」「保針性」「加速性」などを実証したのが、1988年、佐藤正志氏により世界周航を果たした7.3mガフカッター、〈百鬼丸〉であった。

Zen 24は設計も新しく、〈百鬼丸〉から進化もしている。横山氏としては、世に問うにふさわしい一艇としてデザインしたものだろう。一見しただけで、近年の多くのボートと違う点がいくつもある。

スペックは、1,850kgと中排水量。幅は2.76mと広いが、ガンネルが470級ディンギーのような張り出すタイプとなっており、実質的にはもう少し狭い。

シアーラインを上から見ると、ちょっと驚くくらい前膨らみだ。スタンは、かなり絞られている。

吃水は1.20mと浅く、550kgと軽めの、前後に長いキールバластが付く。



試乗艇はスペードラダー仕様。コクピット中央には、ハーネスフック掛け兼用のフットレールがあり、メインシートもそこから取られている



オープントランサムは、ウインドベーンの取り付けなどが容易で、打ち込んだ波の抜けがよい。ガンネルの張り出しがよく分かる



ミジップ断面は梢円形。直立時の水線幅が狭く、フォームスタビリティーがある。いわゆる「粘り腰」で、バラストの軽さを感じさせない



デッキ上では、大きなドッグハウスが目につく。後半部の高さ自体は、世の同サイズのボートとそう変わらないのだが、前のほうまで高く、またコーミングも含めて、幅も目いっぱい取られている。

ラダーは、スケグ付きアウトランダーやスペードランダーより選べる。ラダーのエリアは、十分にあるようだ。

儀装については、シラウドが内側に入り、オーバーラップジеноアを展開する。メインシートは、コクピットフロアの一点から引くようになっている。

リーチング重視の意味

横山デザインのクルーザーに乗るのは初めてだったが、「乗員にやさしい動搖特性」「手放し帆走」「風が入ると斯と前に出ていく」といった、横山氏が主張した特徴は、嘘偽りなく、またひいき目でもなく、これまで300隻以上に試乗してきた筆者の経験からしても、まったくその通りといえる。

これには秘密がある。実は、リーチング以下に焦点を合わせているのだ。

ここでいう「リーチング以下」とは、クローズリーチからブロードリーチまでと、それにランニングも含んでいる。つまり、全風向のほぼ4分の3をカバーしているのだ。

実際、ジブのリーダーはかなり外へ出でおり、シーティングの関係からブームのセンタリングもしにくいので、アップウインドも自然とクローズリーチ気味の走りとなる。その限りにおいては、ぎりぎりのクローズホールドよりも前進力が格段に増すので、スピードも出るし、多少重くてもフネのモーションも良く、浅いキールがそれに拍車を掛ける。復原力は、ハル形状によるフォームスタビリティ（いわゆる「粘り腰」）で担保する。

「百鬼丸」はセールエリアの大きいガフカッターで、吃水1mと浅く軽いキールとの組み合わせであった。しかもガフリグは、スループよりもリーチング以下の効率が良い。このように、すべてがリーチングに集約されると、あのような俊足を示すことになる。

往年の帆船もそうだが、長距離航海の場合、風が良くなっているのに走る必要はない。上りや微風でキリキリしながら走っても、距離はいくらも稼げない。そして、いい風が吹いてくれれば、そんな差は一瞬である。



Zen 24の場合は、マストの高いスループだし、〈百鬼丸〉よりは深く重いキールで、上りにくいうこともなく、よりオールラウンドな性格を持っている。

横山デザインの「都市伝説」

横山デザインの「都市伝説」を、試乗に基づいて検証してみよう。

まず、手放し帆走については、確かに保針性が良く、ヒールしてもウエザーヘルムが強くならない性格は感じ取れた。

これを完璧にするには、セールが非常に重要だ。ジブはフロントにナックルがあり、後半は十分すぎるほどフラットでなければならぬ。メインセールも、リーチは平らなことが必要だ。これが、風が入ると後ろが丸く



なってしまうようなセールだと、大きなセールトリムやヘルミングが必要となり、手放し帆走とはほど遠いものとなってしまう。

そして、全体のバランスは、わずかなリーヘルムに仕上げる必要がある。

これらによって、風が入る→ヒールする→自然に上る→セールからわずかに風が逃げる→ヒールが収まる→コースが落ちる、

といった自律安定性が実現するのだ。

まあ実際には、コンディションにもよるが、ティラーをショックコードで留めておくだけでも、ボートが回りだすこともなく、手を離して多少の作業ならこなすことができる。

次に、モーションが良いという点だが、キールバラストが浅いことが第一点。そして、パウに浮力があって、沈み込む傾向を

徹底的に抑えるとともに、絞られたスタークは波浪中でも比較的持ち上がりにくく、パウを勢いよく下げることにならない、ということではないかと推測する。要するに、前後バランスが良いのだろう。風が入ると、あまり姿勢を変えずに前に出るような感じがあるのだが、これは、前後左右の動復原力が大きいからではないだろうか。



船内のレイアウトは、前後に長いベースに、右舷側の中央にトイレルーム。シンクも、左舷側中央に取り付けられている



上：テーブルと、キャンピングガスコンロ用の前後左右に利くジンバル。マストサポートのどの位置、どの向きにも取り付けられる

下：テーブルを下ろしてクッションをセットしたところ。トータルのベース面積は広く、4人以上が楽に横になれる

走りの感覚は非常にモダンで、風、波、セールトリム、ヘルムなどの変化に、敏感かつ確実に反応する。その意味では、素性のよいレーザー、それもデインギーのそれである。

繰り返し書いてきているが、これはセールボートに必要な条件であって、そうでなければ、セーリングの奥深さも面白さも分からないうまに終わってしまうだろう。そしてまた、風や波の心を知るには、とにかく長時間海に出ることだが、それにふさわしい、いつまでも乗っていたくなるような性格を持っている。

モーションや保針性といつても、文章だけでは伝わりにくいと思うが、動画投稿サイトYouTubeにいくつか動画が上がっているので、参考にしていただければと思う。

なお、仕様の異なるボートも見られるようだが、どの程度のカスタマイズに応じてくれるかは、青木ヨットにお問い合わせいただきたい。

光る基本性能と シンプルな内装

横山デザインの弱点にも触れておかなければ、フェアとはいえないだろう。それは、

あの前膨らみの船型は、抵抗的にはどうなの?という話だ。

実は、筆者も、今どきのシャープなハルラインに比べると、モーションの話は別にして、抵抗が大きくなる速度領域はありそうな気がしている。

あの船型に、今風の深いバルブキールや、引き込みの狭いセールを付けよう、という話がある。それは一理あるが、クローズホールドの性能は大差ないだけでなく、動きが悪くなり、リーチング以下におけるオリジナルの長所の大半を失ってしまう可能性は



バウ側から見たキャビン。ドッグハウスは幅広く、また前のほうまで高い。ヘッドクリアランスは、このサイズのボートに見合わない、ゆとりのあるもの



トイレルーム。右舷の一番いい場所に位置し、中もかなり広い。ドレッシングルームとしても使える



左：中排水量だが走りは軽い。ラストハング前の抵抗が低いのだろう、容易にハルスピードに達する。リラックスしたセーリングフォームだ
右：光線の加減で、ハルシェーブがよく分かる。エントリーがシャープなことには、あらためて驚いた。レーサーのようなホローが確認できる

否めない。それでも、というか、それゆえにこそ、クローズホールドという制約にとらわされることなく、全風向の4分の3をストレスなく走れる、という横山デザインのコンセプトは明快で、世界でも希少だ。

最後に、船内を見てみよう。

レイアウトは、右舷側ミップに個室トイレがあることが特徴で、その後ろにクオーターパースを配することができている。その前方は、バウまで長いU字型のシートで、マストサポート周りのテーブルを開む。

内装は、インナーモールドを多用したもの。



上：シンク。このサイズのボートではいろいろな考え方があるだろうが、Zen 24では、船内はキャンプ生活程度を想定している

下：クオーターパース周り。エンジンは、船外機のほかに、インボードとして、ヤンマー2YM15やエレクトリックエンジンの選択肢がある

先代モデルをニシエフが作っていただけのことがあり、欧米の大メーカーのプロダクションボートとはセンスは異なるが、かっちりとまとめられている。細部も、パリ取りはもちろんのこと、シーリングやアールなど、しっかり仕上げられている。例えば、コンパニオンウェイの内側両サイドは、FRP単板をくりぬいてグリップとしているが、確かに実用上に問題ない出来である。

基本性能に優れたボートなので、ついあれこれ考えてしまう。例えば、ディセーリング向けには「ノンオーバーラップジブ+パックステイなし」にすれば、扱いやすく、艤装もシンプルになるし、あれだけ大きなドッグハウスは必要なさそうなので、もう少しコンパクトに、違う感覚でまとめることもできそうだ。

内装にもバリエーションがあつていいかもしれないし、モーターセーラー仕立てでもユーザーの支持があるだろう。さらには、リーチング重視というなら、コード0か、あのメルボルン大阪ダブルハンドヨットレースで好成績を上げ、テーザー級にも採用されているウイングマストか……などなど。長く造られそうなモデルなので、いずれそのようなマイナーチェンジのチャンスもあるに違いない。

〈百鬼丸〉は世界各地で評価されたが、このZen 24も、海外で走る動画がネット上にアップされている。その通り、世界的に見ても光るコンセプトを持つ一艇だ。



DATA FILE

●全長: 7.94m	●全幅: 2.76m	●吃水: 1.20m
●排水量: 1,850kg	●バラスト重量: 550kg	●セール面積: メインセール 13.20m ² , ジブ 14.13m ²
●エンジン: 9.9馬力船外機(ほかにインボードディーゼルエンジン [ヤンマー2YM15]仕様、エレクトリックエンジン [Yellowtail社2.5kW 8馬力]仕様あり)	●標準仕様価格: 4,980,000円(税別。エンジンなし本体のみ)	

【問い合わせ】

青木ヨット

〒598-0093

大阪府泉南郡田尻町りんくうポート北1番地

TEL: 072-465-8192

<http://www.aokiyacht.com/>