

ZEN 24

Zen 24

青木ヨットが販売している故 横山 晃氏デザインのZen 24は、かつて本誌(2014年11月号)でもインプレッション記事を掲載した。ロングセラーモデルとなっているが、近年、生産拠点を海外から国内に移動し、電動モーターを搭載するオプションなども追加されているという。今月は、そのような建造面での改変が行われたであろうZen 24を改めて見てみよう。

文=永井 潤 写真=落合明人(本誌)
text by Jun Nagai, photos by Akito Ochiai (Kazi)
協力=東京夢の島マリーナ

微風でもしっかり走る。ドッグハウスこそ大きさが目立つが、ハルや全体バランスはむしろスマートに見える



YouTube動画配信中
右記QRコードまたは、
Kazi Movie で検索





上：ポンツーンにもやわれたZen 24。画角の関係で少しゆがんでいるようにも見えるが、コクピットの長さは入念に検討されている

左：横山 晃氏の楕円船型がよくわかる。国内のビルダーでの建造となり、ハルの仕上げの美しさも増したように感じる。ハルカラーはホワイトもいいが、取材艇のネイビーも魅力的だ

右：外からでは、モーターリングしているかどうかはわからない。ティラーを両脚で挟むというディンギー技も使える



シングルハンド世界一周から生まれたZen 24

青木ヨットは、1985年創業、大阪府田尻町に本拠を構える。主宰の青木 洋氏は、1974年に自作ヨット〈信天翁^{あほうどり}二世号〉で世界一周を果たしているレジェンドセラーである。その青木ヨットの業務は、ヨットスクールやボート免許教室、マリナー管理業務、セールボートやパワーボートの企画・販売など、多岐にわたる。特にヨットスクールについては、これまでに4,100人に迫る生徒が受講したという。プレジャーボートというコミュニティーを考えると、その役割や存在は大きなものとなっている。

さて、今回紹介するZen 24は、2002年に「信天翁24」として生産が開始された。青木氏が懇意にしていた日本のヨットデザイナーの草分けである、故 横山 晃氏から「横山デザインを世に問うてくれ」との意を受けてのことだったという。

ビルダーは、当初はニシエフ（山口県下関市）が担当したが、2013年にベトナムに生産拠点を移し、名称もZen 24に変更された。そのボートは、筆者自身が本誌2014年11月号でレポートさせていた。

そして2020年以降は、コロナウイルス禍によって日本とベトナムの行き来がしにくくなり、再び日本国内での生産を模索。最終的に、プロダクションボート製造経験のある岡山のビルダーに委託している。

その企画や設計からして、「国産艇」という位置づけでいいと思うのだが、これまでに50隻以上が建造されていて、しかも、現在進行中のものも含めると10隻以上



が日本周航を行っているという。国産艇としては、非常に成功したモデルといえるだろう。

さて、前回のレポートでは、初めての“横山 晃クルーザー”ということもあり、筆者としても若干興奮気味で、その理念や設計思想といったものを語りすぎたきらいもある。今回は改めて、欧米の近年のプロダクション・セールボートを見慣れた目から、Zen 24がどのようなボートなのか、詳細を説明していきたいと思う。

リーチング重視の基本性能

全長は7.56mだが、これはアウトラダー&短いバウスプリットを含む数字なので、ハル長さはやはり24ft (7.3m) なのだろう。直立したステムとオープントランサムを持ち、水線長は長い。全幅は2.76mと広いが、470級のような張り出すガンネルとなっているので、実質的にはもっと狭い。フリーボード高さ、および排水量1,850kgは、水線長に対してはまあまあ中庸な値といえる。550kgのバラストは、排水量との比率でいえば、控えめといえそう。

そのようなハルに、広く高いドッグハウスが載る。長さはそれほどでもないが、一昔前の24ftクラスとは段違いの高く広い船内が実現している。また、このようなドッグハウスは、復原力消失角を押し上げる効果がある。

キールはアスペクト比の低いタイプで、喫水は1.2m。喫水が浅いので、水深が十分でない漁港にも入ることが可能となっている。フォームスタビリティを重視して、二枚腰の復原性を実現したのが、横山 晃設計によるサバニ船型の大きな特徴だ。

ハル構造はFRP単板だが、キール周りには、ハルとインナーハルの間にビニルエステルパテを充填した疑似サンドイッチとでもいえるもので、座礁してもダメージや浸水が少なく済むように考えられている。キールボルトへのアクセスも容易である。

セールプランはトラディショナルスタイルというべきか、マスト位置は前めで、長めのブームに短めのJ寸法、低めのIポイント、そして幅の狭いシュラウドベースの組み合わせだ。ジェノアは、オーバーラッ



ステム周り。パウデッキは広く、作業性はよい。フットレールは箱型に成形されている。ファーリングジェノアを装備

ドッグハウスやコーミングの肩(斜めになっている部分)にもノンスリップパターンが設けられる。パターン自体もテストを重ねて検討された

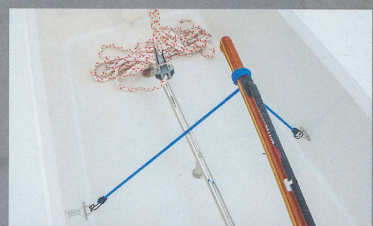
プは長くはないが、サイドステイの外側を通すシーティングとなっている。

扱いやすく俊足な24フッター

試乗時のコンディションは微風で、そのせいもあってか、ティラーをショックコードで仮固定するだけで真っすぐ走ってくれる。コクピットの大きさや艤装も、ある程

度の体格の大人のシングルハンドにはぴったりで、足を引っ掛けてティラーを操ることもできる。

走りは軽やかで、ラダーもスベードタイプでよく利く。なお、写真では1人で操船しているが、実際は2人が船内に入り、3人乗りの重さがある(もちろん1人で乗れる)。また、試乗艇にはオプションでバウラスター(外付け式)が付いており、



ティラー止めのアイは下方にあり、ショックコードのテンションを強めている。ティラーはウエストマリンのもので雰囲気がい



すっきりしたコックピット全景。左舷のジブウインチの後ろに見えるのは、オプションのパウスラスターの操作部



オプションのドジャーとビミニトップをセットしたところ。外洋を視野に入れた艇でありながら、一気にイージーセーリング感が増す

このサイズのボートにシングルハンドで乗るのもいいなあ、と思わせるシーン。扱いやすく、しかもディンギーより安定している

その分の出っ張りもあって、トータルで考えれば抵抗が増えていてこの走りであることに留意願いたい。

ここで、風速が上がってきた際の話をしておこう。まず、上から見たシアラインが相当な前膨らみなので、バウの予備浮力が十分にあり、バウが沈み込みにくい。そして、前膨らみ部分からスムーズにトランサムにかけて細くなっているの

ターンは沈みやすい(＝バウは沈みにくい)。また、ヒールした際のウェザーヘルムも出にくい。そして、ハルの断面はスラックビルジになっているので、ヒールした際のスタビリティは大きい。

以上の通り述べてきたように、基本的には強風向きの性格をしており、いざという際にも安心感があるのが大きな特徴だ。青木ヨットとしても、安心して日本周航に

送り出せる、というものだろう。

さらにもう一つの性格を挙げるなら、きりぎりアップウインドで走るというより、クローズリーチ以下に特化しているということだ。浅い喫水、重くないボラスト、広いジェノアシーティング角と、クローズリーチ以下で走りやすく速いわけだ。風や波が良ければ「手放し帆走性」も高くなる。

注意していただきたいのは、フラット



コンパニオンウェイから船内を見る。基本的に大きな変更点はないが、ウッド調パネル、その上の黒いプラスチック製の棚は標準で追加されている

リーチ、フロントナックルのいいセールを使わなくてはいけないということだ。要するに手放し帆走には、ヒールしてもヘルムが出にくいような船型に加えて、ヘルムが出にくいセールが必要で、リーチが丸く袋のようになったセールではウエザーヘルムはなかなか消せないし、強風になると横力、すなわちヒールも過大になってしまう。

プレジャーボート感がアップ

試乗艇は、前回試乗した艇よりもさらにグレードアップしている。船内前半部のバース周りのウッド調パネル、そしてその上に黒いプラスチック製の棚が現行モデルには追加されており、船内を一見してみ

ただけでも“プレジャーボート感”は格段に増している。

上から見るとボートのスターンは確かに絞られているのだが、前膨らみのハルのせいで、ミジップの幅はまだ広い。そのため、右舷ミジップに高さも十分な個室トイレを設けることができていし、その後ろのクォーターバースはせせこましい感じがなく、出入りもしやすい。

左舷側の宙に浮いたシンク、下げれば広いバース面となるキャビンテーブルは、当初から変わらないものだがなかなかの出来である。

さて、試乗艇はディーゼルエンジンや船外機ではなく、電動モーターを搭載し

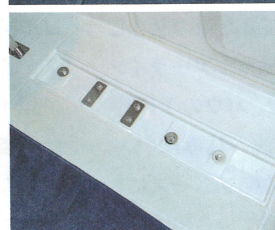
ている。実績のあるイギリスのLynch Motor社製で、定格出力は2.5kW (5馬力相当)。200Ahのバッテリーで8～10時間の連続航行が可能だという。

なお、試乗艇にはソーラー充電システムも設けられていた。ソーラーパネルは約60cm角が3枚で、これだけで7割くらいまでの充電が可能だが、フル充電には陸電が必要とのことであった。静穏性という面では内燃機関と大差がある一方で、重量は大幅に軽減されることは、大きなメリットの一つだろう。

さて、生産拠点が変わったという点についてだが、例えば船内外に使われている金物類(SUS316)はきれいにしっかり作

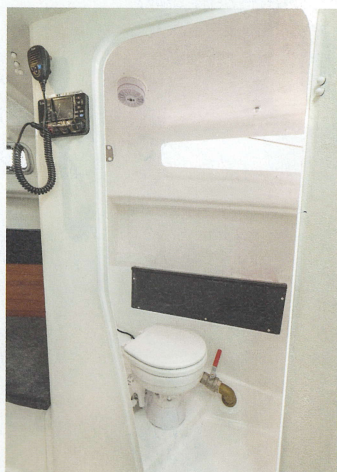


こちらはキャビンテーブルを下げ、クッションを敷いてバース面を広げてみたところ。日本周航のようなクルージングも快適に過ごせるはず



上：このシンクは宙に浮いて(張り出して)おり、その下に荷物などを置いておくことができる。限られた空間をうまく利用している

左：キャビン中央の床下を見る。インナーモールドが見えるが、ハルとの間にはビニルエステルパテが充填されている



上：右舷の個室トイレ。24ftのボートとしてはぜいたくな空間だ。着替えにも使えるスペースとなっている

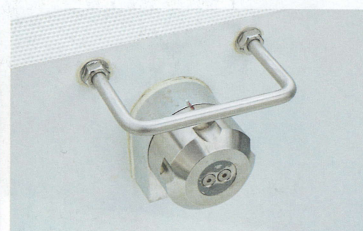
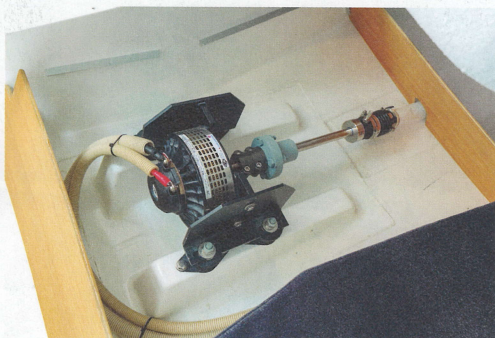
右：意外と広々しているクォーターバース。目隠しをうまく工夫すれば、独立キャビン風にもできそう



られているが、高級クルーザー向けに製作されたベトナムのメーカー製のもの。セールは中国に本拠を置く、世界最大のセールメーカーによる特別仕様である。ウエストマリンなどで販売されている汎用品なども使い、全体的に、コストやクオリ

ティーが十分に検討され、良い製品に仕上がっていると感じた。

それには初期の企画や設計がよくなくてはならないが、そのあたりの細かいことは写真の説明としても触れておいたので、ぜひご覧いただきたい。



Lynch Motor製のエレクトリックモーター（左）。ディーゼルエンジンに比べて圧倒的にコンパクトで、当然油污れなどもない。上の写真はコクピットシート縦面に取り付けられたコントローラー



微妙なトリムにも敏感に反応するボートである。前回（2014年）試乗したときから、セールマークも変更されている



この写真ではモーターリングしているが、その静かさは特筆ものだ。オープンランサムのため実質的にコクピットが長く、意外と多人数も乗れるなあという印象を受けた

DATA FILE

- 全長：7.56m ●水線長：6.60m ●全幅：2.76m ●喫水：1.20m ●排水量：1,850kg ●バラスト重量：550kg ●セール面積：メイン13.20㎡、ファーリングジェノア14.13㎡ ●電動モーター：Lynch Motor製 Yellow Tail 2.5（定格出力2.5kW/最大出力6kW）
- 価格：問い合わせ

【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
<https://www.aokiyacht.com/>