

従来からあった22フッタークラスのフレームには納まりきらないダイナミック  
さを秘めたポテンシャル。それがこのボートの大きな魅力の一つである



異次元の美観・剛性のフィッシングボート

# RunFun ProFisher22

ランファン プロフィッシャー22

今回と次回(クリエイション・ブルーピーター26)は、奇しくも同じテーマ「手前船頭」を念頭において造られた国産ボートであるものの、目的に対する迫り方の違いによって、まったく異なったテイストに仕上がっています。チェーン店では味わえない、オーナーシェフならではの味をご賞味ください。

[www.tono-craft.com](http://www.tono-craft.com)

# Tadami's

## マイ・フェバリット・ボート・カタログ

### My Favorite Boat Catalogue

report & illustration by Tadami

photos by Akito Ochiai



②チェーンが切れ上がっているわけでもないし、リフティング・ストレーキも控えめだが、乗り心地はクラスの水準以上。前方四分の一あたりからスプレーが立ち上がりやすかったのは、フレアーがおとなしいせいも知れない。初めからパワモーターの装着を意識して設計しているために、キッチリ正面から水面に落とせるのは効率上、極めて宜しい

③覆側から眺めると、アッパー・ストレーキが後ろに来るほどクッキリしてきている点、ハルサイドのバルジが両脇に出っ張って見えているのと、トランサム近辺でチェーン、ストレーキが断ち切れてステップ状になっているためにボトム全体が一枚のパッドのように見える点などに気が付く。それにしてもこんなに規模の大きなキールパッド(和名・浜座り部分)が付いていたとは思えないほどの波切りの爽快さは「チョー○」です

④真横から眺めると、21との違いはサントップが付いたことしか分からないかも知れないが、カディのサイドウィンドー真ん中からの垂線あたりから、バルジが後ろに向かって放水状に膨らんでいるのが分かりますか?

⑤カチッとカディが真ん中にあるでしょ? エンジンのサイズ抜きにしても、とても22フッターとは思えないスケール感である。22フィートで最大225馬力という、とてもアメリカ的なサイズ/パフォーマンス比だが、外洋に出ていくのなら丈夫なハルに可能な限り大馬力というのはお約束事だと思います

### 素材の良さが生きている

トノクラフトのランファン21(96年7月号)の船体をベースに練り上げられたのが、今回取材したプロフィッシャー-22である。

当時のランファン21への印象として強烈に今も残っているのは、様々な相反する条件を見事にまとめ上げた外岡和雄氏の美的センスというか、デザイン能力の高さ、そして米国製かと思わせるほどの高剛性な船体と、それから得られる卓越した走行性能だった。

あれから4年以上経った今でも、これら何れの要素も色褪せていないのは、それぞれの要素の底力なのだろうと思う。オフセットされたカディ(キャビン)には、マーケット側からは好き嫌いが生じたかも知れない。しか

し、ハルの強靭さは、今もって他の国産艇は足下にも及んでいないと言い切れる。

ただ、個人的に惜しいなと感じたのはカディ内部の造作だった。決して大メーカーの同クラスのボートと比べて劣っているわけではないのだが、ランファン21のエクステリアが余りにも良すぎたために落差を感じざるを得なかったことだった。

強度はタフ、波切りはソフトでシャープ、高速性は十二分、と並べてみればいかにこの船体、つまりベースとなったランファン21が成功しているかお分かりいただけると思う。ベースが良ければ他への応用が利く、というのは別にボートに限ったことではない。車だってバイクだってあちこち見かける、世間で言う「バリエーション」である。





①バンク角は大きめだが、荒れた海面に対するハンギング能力は相当なモノ。いきなりのドリフトとか突然の食い込みがなかったから、安心してこね回すことができました  
 ②コックピット後半は他のモデルと大差ないのだが、サイドパネルに埋められたロッドラックの形状が異なっています  
 ③シート周辺の、たとえばベDESTALが付いたり、シート背後のウォッシュボールがなかったりという具合に、他のモデル(21、22)と微妙に異なっています。この角度からもパイピングの妙とオーバーヘッドコンソールの形状の違和感の無さに気づかれるでしょう

## トノクラフトらしさ

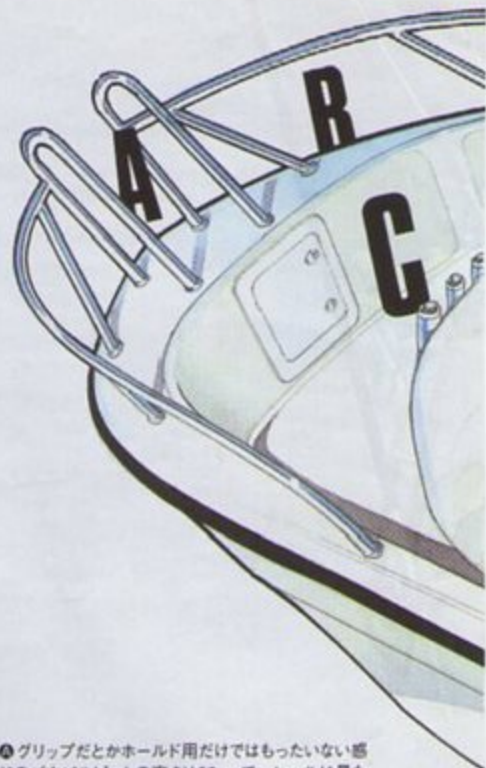
ランファン21で考えられていたユーザー層は、ボート遊びのうちの10~20%は釣りを楽しむファミリーだったと思う。しかし、ベースが良いのならば、そのメリットを活かした他のバリエーションがあっても良いのでは? と考えるのは誰でも同じ。トノクラフトとしても、色んなバリエーションを考えてみたようだ。たとえばトーイングポート(ウェイクボード)やダイビングなども考えられようが、これらと比べれば、ボートフィッシングのマーケットのサイズは無視できなかったようである。

ファミリー向けのボートをフィッシング向けにする場合、小回りの利かない大所帯のメーカーだと、バリエーション化のリスクを恐れてアクセサリ(レールとかロッドホルダーなど)の追加程度のマイナーチェンジでしのが普通なのだが、トノクラフトはやはりトノクラフトらしいやり方で迫っていた。

まず、成功していたハルをいじった。ファ

ミリーユスでは問題なくても、釣りに的を絞った場合は静止安定性は重要なポイントである。結局、ハルサイドの後半に静止安定性を増加させるために、なだらかなコブ(バルジ)を設けたのだが、ハルサイド真ん中あたりからスプレーが上がっているような形状は、恐らく言われなければ分からないほど上手くオリジナルのハルに溶け込んでいる。

次は、21では通り一遍のウオークアラウンドにしないでカディを左側に片寄せさせたという思い切りの良さは、個人的には美点であると感じていた。しかし、マーケット側からは他に例を見ないからといって抵抗感もあったかと思う。そのオフセットされたカディを22ではセンターに持ってきた。カディの容量は大して変わらないまま、中央に持ってきたことによって釣りにまつわるアクセスの良さは格段に良くなったのである(個人的には個性、ユニークさが消えていったという寂しさもある。それは、今の日本が最も大切にすべきものの一つだと思うから)。



④グリップだとかホールド用だけではもったいない感じのパワバルビットの高さは68cmで、レールは最も高い部位で49cm

⑤フォアデッキの長さは79cm

⑥フォアコックピットの深さは前側で54~52(cm)、前面に埋め込まれているハッチは高さ51.5×幅46(cm)。このハッチはアンカーロッカーを兼ねるが、容量が大きいからシーアンカーとかの嵩張るモノも楽に収容可。フォアコックピットの床の長さは82cm

⑦採光・通風を兼ねたハッチはボマーの31×31(cm)。その手前に4本セットされたロッドホルダーは高さ25cmで、ホルダー間は中心で15cmの間隔である

⑧カディ脇の床の通路幅は23.5cm。サイドデッキレールまでの深さは50cmある

⑨特徴あるダッシュパネルは高さ56×幅54(cm)。ステアリング径は38cmで、ポストは床から110cmの高さにある。ダッシュパネルの下に入ぐられたフットレストは42cmの高さにある。左舷側のサイドパネルボックスに埋め込まれた幅64.5×高さ36.5(cm)のハッチを開けると、左側にはプラノのタックルケースが4段、右には幅16×長さ22.5×高さ7.5(cm)の引き出しが3段納まっている

⑩座面高79のドライバーズ・シートのベDESTAL下のボックス部分は35cmの高さがあり、後面にはストレージハッチが付く。この箱の脇の通路幅は50cm、シート脇には49cmの空間がある。カディ横の通路の高さはコックピット床から26.5cmです

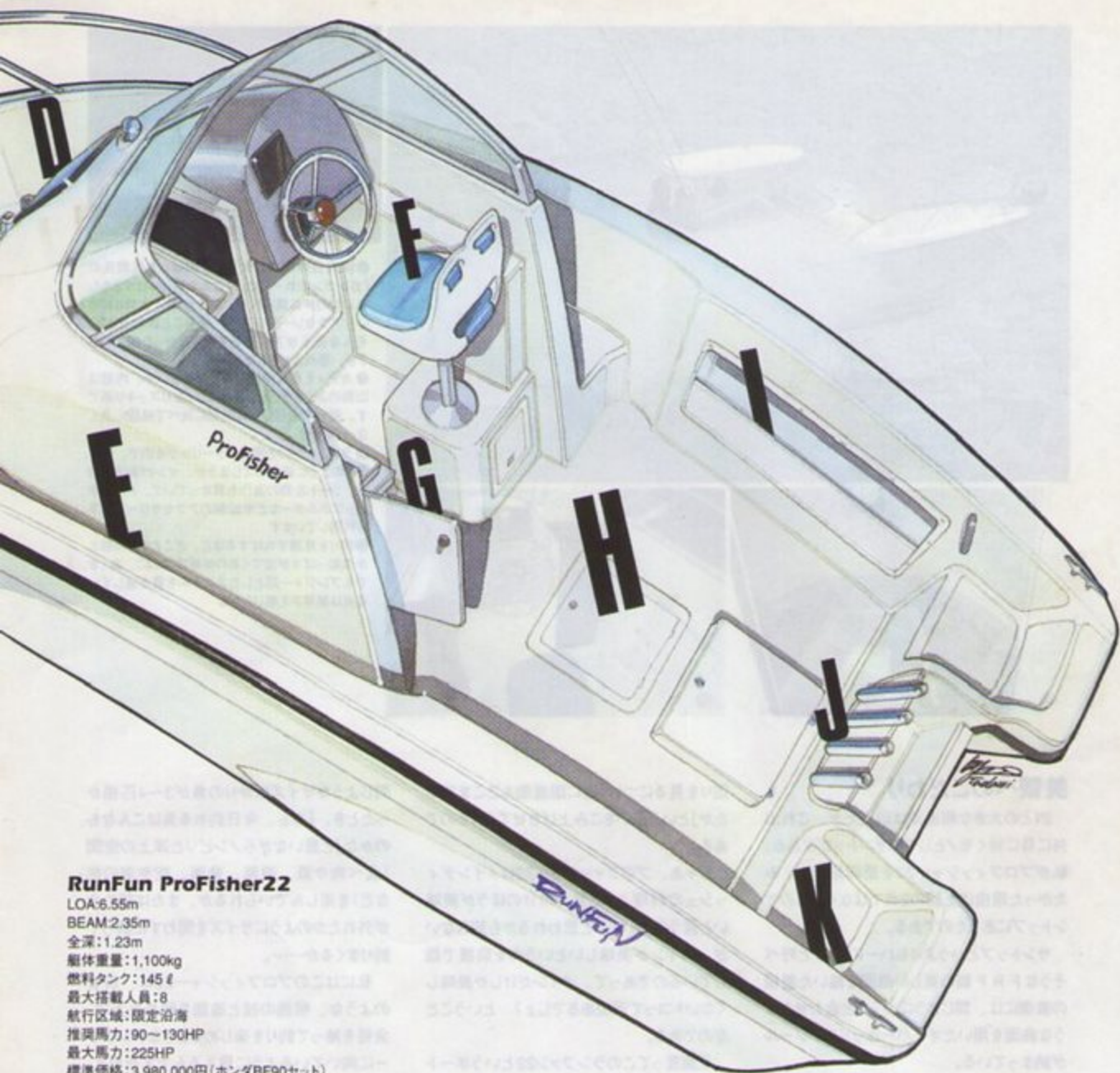
⑪幅167cmのコックピット床にある2つのハッチのうち前側は幅41.5×長さ31.5×高さ16(cm)のユーティリティハッチで、後ろのはストレージ/チェックアクセス用

⑫横壁は、サイドデッキまでの高さが75cmあるから安心感がある。そこに埋め込まれた長尺物ストレージは幅84×高さ40×奥行き16(cm)で、下部20cmまでの高さにカバーがつく。この辺りのサイドデッキの有効幅は13cmあり、その幅は長さ133cmに渡っている

⑬ここのロッドホルダーは長さは28cmあります

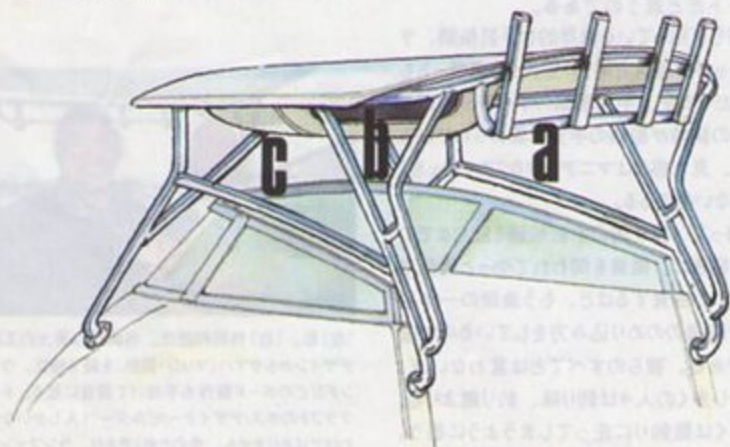
⑭アフトシート部は座面は幅40×長さ36(cm)、その高さは35cm。座面脇の(サイドデッキまでの)高さは33cm、背もたれは31cmの高さです

\*カディ内部の実用有効寸法は長さ150cm、幅155cmだが、パウ側には下の方で高さ24cmの空間が広がり、横方向にも同じような高さで27cmの奥行きがあるから長尺物などの整理はしやすそう。もちろんオプションでトイレがポータブルでも手動でも電動でも付けられます。



### RunFun ProFisher22

LOA:6.55m  
 BEAM:2.35m  
 全深:1.23m  
 船体重量:1,100kg  
 燃料タンク:145ℓ  
 最大搭載人員:8  
 航行区域:限定沿海  
 推奨馬力:90~130HP  
 最大馬力:225HP  
 標準価格:3,980,000円(ホンダBF90セット)  
 トノクラフト(株)  
 〒421-0515 静岡県榛原郡相良町西山寺295  
 TEL:0548-54-1119 FAX:0548-54-1508



- ポートの外観同様に、欧米船以上に細かなところまで神経が行き届いたデザインのサントップの屋根の長さは140cmで、天井の高さとしては193cmを確保している。オリジナルのロケットランチャーを支えているバーさえ微妙な弧を描いている。ランチャーのロッドホルダー下端からフロアまでは179.5cmある
- 屋根の後端から65cmの位置にあるエレキボックス(オーバーヘッドコンソール)は幅81×高さ16×長さ45(cm)でこの部分の天井高は173cmある
- ウインドシールド上縁とエレキボックスとの間の高さは23cm。直径38mmと32mm、27mmのパイプを組み合わせたパイプワークの美しさを口にする、外岡氏は「いやぁ、現場の職人さんがこういう風に仕上げてくれたのヨ。特に指定したわけじゃないんだけどね」と言われていたが、外岡氏の威圧感のある目玉が、職人さんたちを動かしたのだと思うのである



●試乗日の横浜は大荒れ。同乗した外岡氏の「ガンガン走れー!」と「こんな波じゃビクともしねえ!!」の声に煽られて、時に全開、大体6割というアクセレーションで、飛ぶこと跳ねること。そんな走らせ方にも音を上げなかった船体のタフさ、恐れ入りました。

●カディを真ん中へ持ってきたせいか、内部は以前のようなラピンス感はなくリスキー系です。壁材の処理などは初期に比べて格段に良くなっています

●ランファン21と同じカラーリングなので、同じモノのように錯覚してしまうが、インパネは別形状。シート左側の造作も異なっていて、ハッチやカップホルダーなど米国製のアクセサリを上手く利用しています

●釣りを意識すればするほど、どことなく和船とか漁船っぽさが出てくるのが普通なのに、あくまでもプレジャー船としたスタイルを貫き通している点は美学さえ感じられる



## 美観へのこだわり

21との大きな相違点は以上だが、これ以外に目に付くモノとしてはサントップがある。私がプロフィッシャー22を是非取材してみた理由は上記の2点ではなく、このサントップにあったのである。

サントップというよりもハードトップと呼べそうなFRP製の美しい曲面を描いた屋根の裏側には、同じようにカディと合わせたような曲面を用いたオーバーヘッドコンソールが納まっている。

厳密に言えば、私がこのポートを取材したかった本当の理由は、実はこのサントップを支えているパイプだったのである。他の国産メーカーでもミニトップだサントップだとパイピングは良く目にするようになったが、35ftオーバーでもない限り、大抵は縦・横・斜めだけのシンプルといやぁシンプルだが、およそそれぞれのポートのデザインなんか知ったことじゃないといわんばかりの無愛想なパイピングなのである。

この連載で、機会あるごとに言い続けてきたことに、米国船のパイピングの巧さ、美しさがあった。ところがこのプロフィッシャー22の場合、フロントビラーの傾斜、サイドバーに描かれた微妙な弧、サントップ後端のロケットランチャーのベースパイプのカーブがルーフトップのカーブに添っている

辺りを見るにつけ「遂に国産船もここまで来たか」という思いをこみ上げさせてくれるのである。

じゃあ、プロフィッシャー22はメインディッシュの料理よりも添え付けのほうが美味しいと言うのか? と思われるかも知れないが、メインが美味しいというのを前提で話しているのだから、メインだけしか美味しくないトコって沢山あるでしょ? ということなのである。

正直言ってこのランファン22というポートは、独りで操船しながら釣り糸を垂らす、つまり手前船頭をするにはは贅沢すぎるポートだと思うのである。

誰もが知っている世界的な手前船頭、サンチャゴ(「老人と海」の主人公)のポートもそうだったが、手前船頭のポートって、ほとんどの装備が船頭の手元を集められているから、見た感じはマニアックな「スグエ感」しかないのである。

翻って、我が国の手前船頭を望むまでの釣り好きは、職業を問われてやっとな漁師ではないと自覚するほど、もう漁師の一步手前が同様ののめり込み方をしているのが普通である。彼らのすべてとは言わないが、しかし多くの人は釣り味、釣り趣よりも、恐らくは数釣りに走ってしまうように思う。たとえば、釣り糸を垂らしてしばらくして、

同じようなサイズばかりの魚が3~4匹掛かったとき、「ああ、今日釣れる魚はこんなものかな」と思いながらノンビリと洋上の空間(食べ物や酒、潮風、音楽、空や海の色など)を楽しんでいられるか、または留め金が外れたかのようにサイズを問わずに釣って釣りまくるか……。

私にはこのプロフィッシャー22は、前者のような、相当の技と造詣を極めた上で、余裕を持って釣りを楽しめるようなアングラーに向いているように思えるんですがねえ。でない、もったいないですよ、このポートの美しさが。



(左)私。(右)外岡和雄氏。外岡氏は美大の工業デザインからヤマハ(マリン・設計)を経て独立。ウインドなどのボード製作も手掛けて現在に至る。トノクラフトのボス/デザイナー/ビルダー(1人しかいないわけではありません、念のため)であり、ランファンシリーズには氏のポリシーが明確に買われている



1 21同様ラウンドシェイプした独特のパウには専用クッションの設定が考えられている。アンカー打つてのんびりと過ごすには特等席である。後方に21が見える。

2 パウデッキ周辺を見る。アンカーロッカーとなるハッチサイズは使い勝手の良いサイズで、アンカー以外にもストレージとして利用価値は高い。

3 アフトデッキはイケスを中心に(写真手前のハッチ)構成されている。21より僅かにサイズは小さくなっているが、様々な遊びをイメージできる。

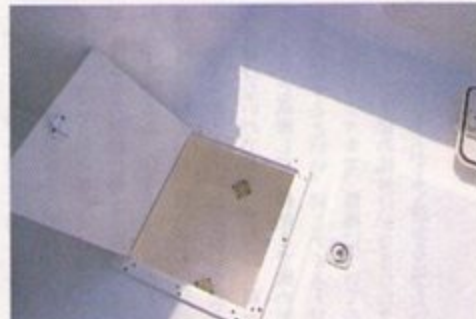
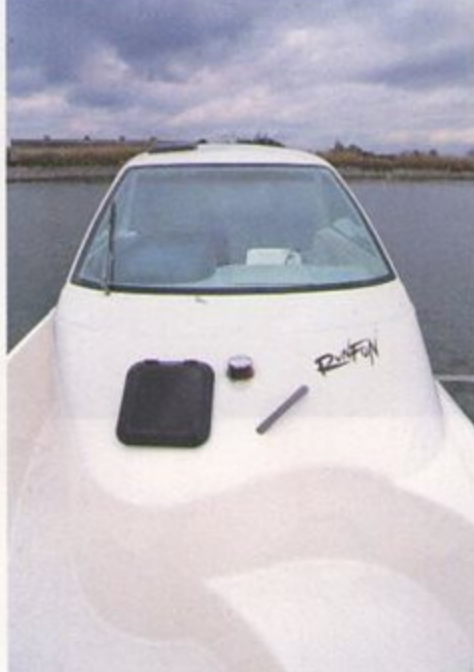
4 モーターウエルには225馬力までマウントが可能。写真はヤマハ製4ストロークエンジンF100A。



5 ラウンドシェイプしたパウシート越しにハードトップを見る。フロントウインドウのサイズは実測値で高さ980mm、幅1,420mmにもなる。

6 サイドデッキは床面で230mm幅を確保。ハンドレールは100ミリほど上へ付け替え変更となる。筆者はルーフ上への付け替えを提案したが、ファミリーユースを前提とすると、子供のためにも床面から900mmのところにレールを付けることに決定したと後日連絡があった。

7 マルチユースとはいえども、立派なサイズのイケスが用意される。開口部で680mm×490mm、深さで380mm、快適なハードトップを持つこの22で、ちょっと沖だしてジギングにはまるのも悪くない。





テスト海面となった浜名湖で、F100Aを搭載した22は5,500回転で33ノットを出す。

## スペック

### RUNFUN 22 SPECIFICATIONS

全長	6.55m
全幅	2.35m
艇体重量	1,000kg
喫水	0.32m
燃料容量	145L
淡水容量	65L
価格F100A	398万円
BF130	423万円
マーキュリー150XL	378万円

※製品については下記まで問い合わせ

問い合わせ トノクラフト株式会社 TEL0548-54-1119

操作を最小限に留めさせてくれるのである。トノクラフト社が建造する艇体の剛性度は特筆もので、ポテンシャル上の敵となる振れや揺みは21には皆無だったし、この22も同様。それは全体に6ミリ厚の艇体（一部12ミリ厚）に加え、がっちりとしたストリンガーが内部を走るからで、その強度対策は興味深い。一度ボトム内部を覗いてみることをお勧めする。軟い船ではちょっとした波をスローで乗り越える時さえ、艇体の前半分、後ろ半分の振れ方向が逆になる不快感があったりする。目に触れるアウトターは優しくデザインにこだわり、中は徹底的にがっちり作りこむ。これがトノクラフト社のボートの作り方でもある。

「いい加減なものを作ってしまったのは材料に申し訳ない」外岡氏は良くこの言葉を口にする。材料とは同時にオーナーを意味しているのである。総じて、21の持つポテンシャルはそのままだ、ユーザー・インタフェースにおいて新たな個性を積みこんだ22は、ランファンシリーズのまきれもないフラッグシップであり発展形と考えていい。3タイプの違いを同じランファンシリーズから我々ユーザーが選択できるということは非常に喜ばしいことで、購入を具体的に考える際に大きく悩みそうである。作り手は妥協のない商品作りをしている。買手も自分のボートینگスタイルを妥協して変える必要はないのである。実際に3艇をじっくりと試乗して、細部まで眺め回して比較するといいい。同じテイストで同じポテンシャルで、性格についてのみ3タイプ3様の味付けがなされたランファンシリーズがよく解かるはずだ。



1 ハードトップ内を見る。ドライバーズシートとの位置関係は床面から810mmの高さに座面がきて、フットストッパーは床面から390mmの位置にある。したがって座面から足元までは420mmとなる。使い勝手の良いシート回りだ。ルーフに見えるスカイライトハッチはベンチレーション効果の高いエアインテークで、250mm四方のハッチが試乗艇には付けられていたが、最大で490mmサイズまで拡大可能。

2 ヘッドクリアランスで1800mmとなるハードトップ。全体的に開放感が非常に高い。

3 21同様ユーティリティ処理は旨い。左側に見えるのがダストボックス。その右は小物専用の3段重ねの物入れだが、こちらはカラーリングの変更が行われる予定。ダストボックス上のドリンクホルダーは4名分が確保される。

4 シートに座りステアリングとスロットルに手を運ぶ。ごく自然な姿勢でドライビングが可能で、シート位置の設定は成功している。傾斜角の大きいピラーがわかる。

5 ステアリング回りを見る。傾斜角の大きいピラーとウィンドウのおかげで、フェイスアの奥行きは深い。

6 キャビン内部は21と変わらない。大人2人が楽に仮眠をとれる。できることならハードトップ仕様となった22では人のアクセスが可能な程度の大型キャビンハッチを望みたいところ。ただしバウの独特の造形美は崩さないことが前提だが。

7 ポータブルトイレは標準で装備される。電動は約10万円アップのオプションとなる。

8 自社工場にてトノクラフト社代表の外岡和道氏。子供の頃から大人に置いて模型飛行機を飛ばし、そこに必要とされるバランス感覚は絶対的な自信を持つ。それがボート建造に生かされている。また日本初のモールド工法のサーフボードや世界初のサンドイッチ構造を持ったサーフボードで一斉を風靡した時代もあって有名である。今ではボート建造一筋。「ボートは大人の愛玩具。だからいつまでも愛着の持てるものでなければ粗末に扱うことになる。要するに納得のいくボートを作らなくてはいけない。30年経っても持ちこたえられる質のボートじゃなくてはいけないんだ。粗末なものを作ったら材料に申し訳ないしね」後方には出荷を待つランファンシリーズが並び。

