



ハウデッキのフラットスペースで竿を出す。パウレールに体を預けたスタイルは安心感がある。実践的な釣りスペースといえるだろう

トノクラフトといえ、有機的フォルムを有したランファンシリーズでお馴染みの独立系ビルダー。そのトノクラフトが、「満を持して開発した」というニューモデル情報が編集部に舞い込んだ。聞けば18フィートクラスのセンターコンソラーで、ポートフィッシング界ではつとに有名な竹内真治さんもアドバイザーとして参画しているとのこと。まあ、ちょっとポートに興味のある人だったら謹しも、そそられる。ニュースなだけに、取材スタッフはとにもかくにも、トノクラフトの本拠地である静岡県は相良町へ向かうことにしたのであった。

で、取材先の相良港に現れたのが写真のポート、プロフィッシャー

BOAT CLUB IMPRESSION

カテドラルハルが決め手! アングラーとデザイナーが ともに知恵を絞った自信作、 プロフィッシャー185

あの独立系ビルダーの雄、トノクラフトがまたまた新しいポートを発表した。18フィートクラスのセンターコンソラーでハル形状はカテドラル船型、アドバイザーにはポートアングラーとしても著名な竹内真治氏を起用するという、話題になること必至のプロフィールである。プロフィッシャー185という名を見るまでもなく、本格派フィッシングポートであることは容易に想像ができるが、果たしてそのポテンシャルはいかに？

文＝星野 淳(本誌) 写真＝二見勇治(本誌)



左がプロフィッシャー185の設計者であり、トノクラフトの代表を務める外岡和雄氏、右がポートアングラーとしてつとに有名な竹内真治氏。プロフィッシャー185は両者が組んで生まれたニューフィッシングポートで、ビギナーからマニアまで対応する。

1185である。カテドラルハル(V型のチャイン部が大きく突出したハル形状。寺院の屋根の形に似ていることからこう呼ばれる)に平べったい船型、センターコンソール、幅広く台形のハウデッキ……。そう、パッと見は、誰でもあのポストンホエラーの名艇、17モントックを思い浮かべるのでは？ ましてや竹内さんは、知る人ぞ知るモントック フリークだし(自身のポートが17モントック)……。このポートは〇〇〇のようだ」と言うのはビルダーに対して大変失礼な話ではあるが、まずはそのあたりをビルダーであり設計者でもある外岡和雄氏にすばり聞いてみることにした。

「ああ、17モントックね(笑)。(竹内さんを指さしながら)この人、モントックはいいフネだ、モントックはいいよ、と事あるごとに言うんだよね。最初は、何であんなフネがいいんだくらいに思っていたんだけど、まあ、そこまですぐうんだったらと、いろんな角度から調べてみたのは事実です。この前のモデルとなるプロフィッシャー22を出したとき——プロフィッシャーは釣りを主目的に設計したんだけど——19フィートくらいのフィッシングポートも造って欲しい、というユーザーの声がけっこうあったしね。

モントックを改めて検証した結果、やはり理にかなっている部分



プロフィッシャー185の走り。3人の乗船でも立ち上がりがよく、走行安定性は非常にいい。波当たりの柔らかさも特徴だ。

がかなりある反面、こうした方がいい、ああした方がいいという部分も正直いって感じたんです。まあ、ポートデザイナーというのは、もともと先人が築いたものの付け足しみたいな側面があるけれど、それでもやはり独自の改善をしながらはデザイナーの「存在理由」がないでしょ。プロフィッシャー185はある意味で17モントックを連想する部分もあるかも知れないけど、実際には似て非なるフネだと思おうよ」

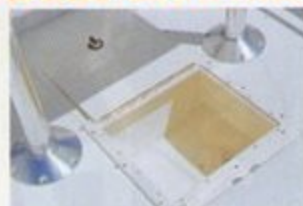
確かに、ハル形状こそカテドラル船型を採っているが、その形状にしても、よくよく見ると要所の仕上げに明確な違いを見ることが出来る。

まず、トランサムデッドライズ

Tトップやロケットランチャー、リーニングシートなどのオプション類をフル装備していることもあって、精神面イメージが湧くプロフィッシャー185

「走りが良くないフネはフネじゃない」
その自信は考え抜かれた船型に宿る





イケスがあるのもアングラーにはうれしいところ。輸入艇にはないものも少なくない。イケスの開口部はもう少し小さくなる予定



パウにいくほど可なりになる大観なライズドシアアが特徴的。これは強い波の際、パウの突っ込みを考慮してのこと



トランサムデッドライズは21度と深めの設定。ボックスキールは立ち上がりスムーズにし、滑走効率を高めてくれる



典型的なカテドラルハル。一見、17モントークのそれを連想させるが、細かな造り込みの部分で外興氏の理論が生かされている

コンソールの正面および上部は大型航
計器の設置が可能。内部には10イン
チのブラウン管も設置できるように支
えの棚が造り込まれている



コクピットの有効リスぺースは18フ
ットクラスと考えれば相応である。
スターン側のハッチ内部には魚探機
子が設置可能



パウデッキはジギングやキャ
スティングに威力を発揮してク
れるはず。内部はストレージ
になっている



エンジンは最大保証馬力は115馬力。試験艇に
はスズキの4ストローク船外機DF70が搭載され
ていた



コンソールの高さは約115cm。ウインドシールドもあるので防風はかなり期
待できる。コクピットレベルの付け根はすべて補強済みとなっている



サイドの通路は約38cmと余裕がある。パウデッキ右側には最初からパウモーター
取り付けスペースが用意されている

【おもな仕様】

- 全長：5.50m ●全幅：1.97m
- 船体重量：450kg
- 燃料タンク容量：68L
- 最大搭載人員：6名
- 最大保証馬力：115馬力
- 推進方式：船外機
- 航行区域：限定沿海
- 価格：147万円（船体のみ）
トップはオプションで30万円

【問い合わせ】

トノクラフト
〒421-0500 静岡県榛原郡相良町
西山寺沢木295
TEL：0548-54-1119

トできるスペースがあらかじめ用意されている。ただ、スターン床下のハッチはイケスのハッチのように床にツライチでなく、3〜4センチ突出しているのが少々残念。これは「コクピットに入った水が内部に入るのを防ぐため」のようだが、釣り人が右往左往するコクピット内の床は、やはりフルフラットにするに越したことはないだろう。

さて、実際の試乗であるが、取材当日は真西の風がおよそ15メートルという悪コンディション。海面には三角波があちこちで立っているという状況である。18フィートちよつとのポートでは少々気後れもするシチュエーションではあるが、波定性などを見るにはちょうどよい、とのこと上下カッパを着込んでの試乗と相成った。

搭載エンジンはスズキの4ストローク船外機DF70。最大保証馬力は115馬力ということであつたが、3名乗船していても立ち上

り方は悪くない。そのままリモコンレバーを一握まで倒し、波の中をフルスロットルで走航してみる。走行安定性も問題はないが、何より思っていた以上に波当たりのショックが小さいのが印象的。筆者は、以前、17モントークにかなり乗る機会があつたが、あちらは飛んだ後の着水時に、頑強な艇体から「バチンバチン」という強い衝撃波を感じたものだが、プロフィッシャー185はそれよりはソフト。確かに跳ねる場面もあるが、Vが深い分、より柔らかな乗り味である。また、同艇はコクピット床面が、そのままストリンガーも兼ねた独特な構造を有していて、そのせいか艇体のねじれやキシミなども感じない。

さすがに当日のコンディションではコクピット内が終始ドライということはなかったが、波さばきに関しては先に述べたハル形状による効果をほぼ感じることができた。ただ、チャインの側面の肉付けの効用については短時間の試乗でもあり、正直いってそうであるともないともいえない。これは、機会を見てまた試乗してみるしかないだろう。

どちらにしても、18フィートクラスの走りとしてはかなりのもの。釣り機能も含めて総合的に見れば、非常に高いポテンシャルの艇に仕上がっているといえるのではないだろうか。

さすがに当日のコンディションではコクピット内が終始ドライということはなかったが、波さばきに関しては先に述べたハル形状による効果をほぼ感じることができた。ただ、チャインの側面の肉付けの効用については短時間の試乗でもあり、正直いってそうであるともないともいえない。これは、機会を見てまた試乗してみるしかないだろう。

そのままりモコンレバーを一握まで倒し、波の中をフルスロットルで走航してみる。走行安定性も問題はないが、何より思っていた以上に波当たりのショックが小さいのが印象的。筆者は、以前、17モントークにかなり乗る機会があつたが、あちらは飛んだ後の着水時に、頑強な艇体から「バチンバチン」という強い衝撃波を感じたものだが、プロフィッシャー185はそれよりはソフト。確かに跳ねる場面もあるが、Vが深い分、より柔らかな乗り味である。また、同艇はコクピット床面が、そのままストリンガーも兼ねた独特な構造を有していて、そのせいか艇体のねじれやキシミなども感じない。



カテドラルハル船型の横安定性はやはり抜群。左舷にアングラーが2人寄ってもご覧の通り。この後、3人でも片側に集ってみたが不安感はない



ストレーキがさばいた波をダブルのチャイんで下側にたたき落とす。タインの単独にも特に不安は感じない

釣り人が常に 考えていることを反映し 使い勝手最優先の ピュアフィッシャー

は21度とかなり深めの設定。さらにスターン部分をボックスキールにすることで滑走面積を稼ぎ、スムーズな立ち上がりと走りの効率に考慮している。ストレーキと内側の大きなチャインはともに下向きにすることによってスプレーを下方に飛ばし、それでも飛ばし切れないスプレーは外側のダブルチャイんがうまくさばく役目も担う仕組み。さらに内側のチャインのキール寄りの側面に肉付けしてラウンド形状とし、衝撃吸収性を高める、などなど。「走りがよくないフネはフネじゃない」と豪語する外岡氏、さすがにボトムデザインも気合いが入っています。

また、コクピットの造作もかなり実践的な日本のボートアングラー——この場合、竹内氏となるが——の意見が取り入れられている。最大の特徴は日本式の釣りを意識してセルフベ어링（自動排水）を採用した点と、イクスを用意した点が挙げられるだろう。海外のフィッシングボートは、環境や釣りスタイルの違いから、両者を採用していないボートも少なくないのである。

さらにポート上でジギングをしている際など、魚の動きに合わせて急にアスターンをかけてポートを制御するようなことがある。そこで、このプロフィッシャー1185、後ろから水が打ち込みにくいようにトランサムを壁面角度を後

方に17度ほど傾斜させるなど、「かゆいところに手が届く」工夫が随所に見られる。

コクピットの造作とディテールをもう少し。釣りの視点で見えていくことにしよう。まず、ガンネルの高さは約41センチと非常に浅めの設定。そこにぐるっと全周にわたってレールを設置し、アングラーはこのレールに太股を預けて釣りをすることができる。このとき、コクピット内舷は垂直になるように仕上げがあるので、爪先がつかえることもないはずだ。また、パウにキャスティングができるフラットスペースが用意されているのもアングラーにはありがたいところ。内部は収納スペースになっていて、ストレーキはこのほかにコンソールとスターンにも用意されている。

そしてアイデアとして面白いのがスターン床下のストレージ。ハッチを開けると内部が物入れになっているのだが、ここはちょうどボックスキールの平らになっている場所でもあり、底部には出力の大きい魚探振動子を水平に設置することが可能となっている。魚探研究会という会の発起人でもある竹内氏をして「スルハルにすれば20ノットで走っても魚探は映ると思う」とのことで、マニアックな釣り人も想定した造り込みはさすが。コンソール上部や壁面も、大型の航海計器を据え置きやマウ