

船外機のP-3の火入れテスト実施中。第1号機のP-7についで翌1961年にはP-3を発売。これは63cc空冷、単気筒の3馬力だった。

Photo Courtesy of Yamaha **【ヤマハ発動機物語】**
YAMAHA
グレートブランド物語

Great Brand Story
 第29回:文と構成 / 河村喜代子



日本楽器製造(現ヤマハ)の4代目、6代目社長を務めた川上源一氏。1954年にオートバイ製造をスタートさせ、翌年の1955年にヤマハ発動機を設立して強力な指導力を発揮した。1960年から始まるボート、ヨット、船外機などのマリン関連の事業はトップに川上氏という人物がいたから進められたといっても過言ではないはずだ。ヤマハ発動機から発売される製品と日本の海のレジャーシーンの変化はリンクすることになる。下は1995年東京国際ボートショーでのヤマハのSRV。



ヤマハ船外機は1960年の第1号船外機P-7から始まった。オートバイで培った技術を投入し小型で丈夫で、沿岸漁業用の木造和船で使えるように開発された。スペックは空冷2ストローク、123cc、7馬力。同年内にはこの写真のP-7Aが出された。P-7AのカウルはP-3の燃料タンクと同様に黄色である。この色こそ、その後漁師たちから「ヤマハの黄帽子」と呼ばれた色だ。

**不可能なことをそのままにしておかずに
 可能に変える意志が働くところからは
 いつだって楽しい驚きのモノが生まれてくる。**

**オルガンづくりにも挑んだ山葉寅楠から始まるヤマハは、
 楽器、バイク、ボートと新しい体験ができる道具を送り出してきた。**

3本の音文を組み合わせたマークは、ヤマハのマークとして知られている。ピアノやエレクトーンなどの楽器に付いているマークと、バイクなどの

1963年のヤマハストライプ18CR。CRの文字が示すとおりキャビンがあるクルーザータイプのボートで、ヤマハ初の量産タイプの船となった。



88年、明治21年という早い時期にできている。山葉寅楠(やまはとらくす)という人物が、オルガン製作をする会社として発足させた。これが日本楽器になり、現在のヤマハへとつながる。一方オートバイの製造に乗り出したのは1954年であり、ヤマハ発動機として会社が組織されたのは翌1955年である。そして今回取り上げるヨツ

**ヤマハ船外機
 ヤマハマリン**

本誌よりの特集で、いまいちばん注目しているヤマハマリンは、おなじみの船外機、軽く、高効率のエンジン、ボートなど、さまざまな道具を送り出してきた。



「黄帽子」の船外機を取り付けた和船の録入り船が表紙を飾るヤマハ船外機のカatalog。燃料にガソリンより安いケロシンを使える仕様にするなど、当時の日本がおかれていた経済状況を考えてモノづくりが進められた。

トやボートそして船外機といったヤマハのマリンの関連製品は1960年に登場してくる。楽器会社がバイクや船外機やボートをつくるにあたっては、当時の日本楽器の社長だった川上源一氏の存在が大きかった。

オートバイの製造からマリン関連の製品へと乗り出したのは、日本が第2次大戦の敗戦から立ち直ったころにあたる。それでもまだ、目の前の今日という日を生きるのにかかりきりで、さらに先を見ようとすると人は多くはなかった。その時代にヤマハは海に乗り出し楽しむためのモーターボートを当時の新素材、ガラス繊維強化プラスチック、FRPでつくった。双胴船のCAT-21がそれだ。間をおかずに漁師たちも使える船外機を出した。それらはすべて1960年のできごとだった。



船外機開発のバックボーンはモーターサイクル製造で蓄積された技術だ。1982年には2000万台が生産された祝典が開催された。生産ラインから出てきた記念バイクにまたがる川上源一氏。

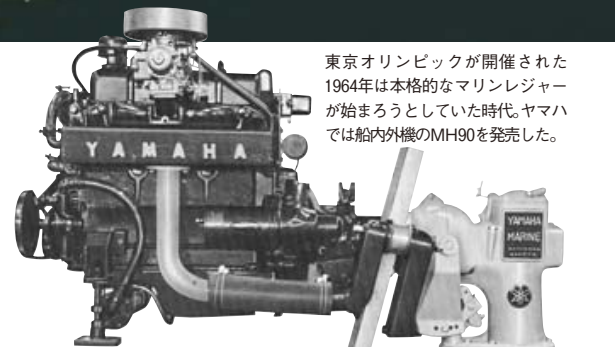


FX Cruiser SHOはスーパーチャージャー付きエンジンを搭載し、2010年現在のヤマハのフラッグシップモデル。



1993-94年のホイットブレッド世界一周レースでヤマハがスポンサーになったYAMAHA Round the World号が優勝。

マリッジットと呼ばれるもの。だ。パーソナルウオータークラフトという英語の呼び名が実態に近いのだが、マリッジットの方がこの乗り物の特性を伝えてくる。なにより高い運動性能が身だからだ。自分と乗り物が一体化したかのような楽しさは、この乗り物ならではの。そのなかでMJ-500Tは初の座り乗りタイプとして注目された。2002年のFX140は4ストロークエンジンを搭載した初のモデルとなった。現在のフラッグシップモデルFX Cruiser SHOでは新しいスーパーチャージャー付き4ストロークエンジンを積んでよりコンパクトになっ



東京オリンピックが開催された1964年は本格的なマリッジャーが始まるとうしていた時代。ヤマハでは船内外機のMH90を発売した。

ている。軽量化されたのはエンジンだけではない。船体そのものも新素材ナノエクセルを開発して強度を高めると同時に、滑らかな滑りを実現することになった。もう一段上の道具に引き上げるために有効なのは、記録に挑戦することだ。陸でも空でも、スピードを身上とする道具であれば必ずそうやってきた。海の場合にはまずヨットレースがある。競技に参加する者たちが見せる技量が最高ならレースは華麗で見る者を楽しませてくれる。そこにスピードとパフォーマンスを得意にするマリッジットが加わったことで、より能動的に海を楽しむことができるようになっていく。自分でもやってみたいという気持ちにさせてくれるはずだ。



マリッジットMJ-500Tが1986年に発売になると大人気を呼んだ。世界初の座って乗れる水上オートバイとしても話題だった。



1980年代アメリカで相手先ブランドで供給したYE-5.7Lは大型クルージングボート向けガソリンエンジン。船内機と船外機の両者の利点を活かしたスタンダライブ(SD)と呼ばれる船内外機である。

海がロマンティックなのは印象だけ。海で生きる人の海で使う道具は徹底的にリアルでなければならぬ。海との関わりかたはいろいろだ。共通しているのは海と向き合うこと。た。いつだって本気が必要というところだろう。仕事なら当然そうだし、遊びでも本気でなければ海は楽しさを返してくれない。ヤマハが船外機を発売した時に、それを使ってくれる相手は漁師だった。海で働く彼らほど真剣な人はいない。海に出ることが生きることと直結している。だから船外機は間違いなく始動しなければならぬ。エンジンに海水が回るようなことが起きたらそれこそトラブルは避けられない。ステンレスだろうと、海水に浸れば錆びてくるのだ。それに藻やゴミや時に流木などという大きな

相手も潜んでいるから、水中で回転するプロペラは頑丈でなければならぬ。その上で丈夫で長持ちすることが、船外機が道具として認められる条件だった。これは販売先が国内だろうと、外国でも変わらない。現在、船外機のマーケットの半分近くを占めているのはアメリカであり、そこではよりパワーアップしたエンジンが求められる。2007年夏にアメリカで発売したF350は、その時点で世界最大の最高出力350馬力の4ストローク船外機だった。もともと船外機は据え付けとメンテナンスが楽にできるという利点がある。船内スペースを取られることもない。そこが好感されて、全長9

メートルを超えるような大型ボートの動力としても選ばれるようになっていく。これからはハイパワー、ハイスピード化は止まらない。よりパーソナルに海を楽しむものとして、人気があがるいわゆる水上オートバイだ。ヤマハでは

海がロマンティックなのは印象だけ。海で生きる人の海で使う道具は徹底的にリアルでなければならぬ。



1969年に発売されたヤマハ初の和船となったW-18A。「罫一つ越えたら漁法も船型も違う」ことを学ぶことになった。一方で地域に特有な漁法にふさわしい船づくりをするために各地に漁船工場を開いた。下はそうした方針に沿って1970年に操業を開始した天草工場。



左) 2003年に船外機が生産数が700万台を記録した。下) 海のレジャーの普及を目的にレンタルボートクラブをつくり会員を募集した。





時間がというテストをくぐり抜ける力があるモノをつくる。それが憧れの中身を伝えてくる。

もその存在感は変わらな
いはずだ。たとえ当時を
知らないままの目で見て
も、ワインディングボート
として時代を伝える力を
持っているはずだ。真剣
なモノづくりをしたもの
送り出す側の意図が明確
にこめられているモノは
ど、時代の空気を伝えて
くるものはない。

15名が乗れる居住空間
を備えたイグザルトは、
すべてに最高を目指す意
図が通っている。マホガ
ニーなど高級材を使っ



海と出会う体験をすると
それは一生を通じて心にとどまる。
それほどに深い記憶になる。

人が海と出会う方法は
いろいろだ。もしも海辺
で育ったら、意識するよ
り前から海はその人のな
かにあるだろう。そうし
た人は、海の色もにおい
も波の立ち方ひとつでも
違いがあることに気づく。
海と会話を交わすかのよ
うな特別な感覚が身につ
いているからだ。けれど、
船で沖まで出る体験をす

るだけでも、海は身体の
なかに残る。それが一度
だけのことだとしても海
が忘れられなくなる。だ
から回数と関係はないと
いうことだ。

クルーザー、ヨット、ボ
ートが沖に出る道草とし
てある。イグザルト45コ
ンバーチブルとイグザル
ト36スポーツサルーンの
ふたつは、日本でつくら
れたクルーザーの最高形
といえるだろう。まるで
映画に「でてる」ような
という言葉がぴったりの
ラグジュアリーな船だ。
だがその豪華さは、スク
リーンの向こう側にある
世界でもない。借り物
でもない。イグザルトま
での道筋は、はつきりし
ている。ヤマハが半世紀
前に世に送り出したCA
T-21と一直線に結ばれ
ているからだ。FRP製
のCAT-21は1960
年代の最高形だったし、
きつと今、目の前にして

EXULT45C

イグザルト45コンバーチブルのパワ
ーユニットにはキャタピラー社製マリ
ンディーゼルC12 ACERTを2基搭載
し、パワフルで滑らかな走行性能を發揮。
後部のアフタデッキはゆとりの広さ。
特別に開発された船型はコース・スタ
ビライズド・キールとトンネル・バルト
を組み合わせることでスピード性能は
そのままに、凌波性、保水性を確保し快
適な乗り心地を実現する。インテリア
にはローズウッドなど高級素材を随所
に使用している。



EXULT36 Sport Saloon

イグザルト36スポーツサルーンの心臓部にはボルボ
IPS450を搭載する。これは優れた燃費性能を満たしな
がら直噴コモンレールを採用することで、環境にも目
くばりを忘れない排ガス性能を備えて時代の要請に答
えを出している。横揺れを低減しつつなめらかな走り
を実現するサロンクルーザーには、半世紀に及ぶ船型
技術の蓄積が生み出したヤマハインテグレートドボ
ディ(Y.I.B.)の技術が結晶している。船殻のバルトとデ
ッキとが見せる流麗なスタイリングは優美の一語だ。



FR-23 Active Sedan

クラシック・モダンな美しいデザインに、ゆとりの居住空間を持つ
ミニクルーザー。機能的なキャビンにはエアコンも搭載でき、四季
を通じて快適なボートライフを楽しむことができる。



YF-23 EX

クローズドキャビンを持つフィッシングボート。「小型船外機艇に
も船内機軸並の優れた風流れ抑止性能」を目指して開発したウェ
ーブスラスタースタブレード(W.T.B.)を採用。走行時に波を受けて濡
水する際のショックを大幅に減少させる技術も使われている。



AS-21

エアロスボーツ21(AS-21)は、船体に高密度ウレタンとFRPによ
る一体成形三重構造FOAMAPを採用し、最高レベルの不沈性を
実現。万一海上で船体を破損し、開孔しても自走により母港に帰っ
てくれるという安全性を実現している。