ヤマハPC-26

2026/11/07掲載

売却価格：**150**万円

船外機仕様のPC-26！自分好みに仕上げたい方向けのベースクルーザー



基本情報

船種	ヤマハ PC-26 (サイズ：26ft)		
サイズ(船検証)	全長：7.11m　全幅：2.87m　全深：1.50m		
進水年月日	1990(平成2)年8月	**製造年式**	ー
航行区域	限定沿海	**定員**	11人
船底塗装歴	あり	**次回船検**	中間検査(2030年01月21日)
清水タンク容量	ー	**保管状態**	係留
取材	あり	**出品エリア**	東京(関東)
注意事項	見学ご希望の方はメールかお電話にてお問い合せ下さい。 また、オーナーさんご多忙の為、 購入を前提にした方のみご見学お願いします。 中古艇ドットコムは個人売買となりますので、お約束をお守りいただけない方や、態度の悪い方は、オーナーさんの方よりお取り引きを、お断りさせていただく場合もございますのでご了承下さい。 上記の記事内容は、オーナーさんのコメントをもとに作成されたものです。 極力、欠点なども含めて記事を作成しておりますが、なにぶん１時間程度の取材時間で作成したものですし、オーナーさんの中には問題点を把握していなかったり、不具合箇所がお話から漏れてしまう事もあるかもしれませんので、実艇の状態と違う箇所が存在する可能性があります。 また、整備履歴・修復歴や艇の状態などに関しては、中古艇ドットコムで裏づけを取ったものではありませんので、ホームページの内容は参考までにご覧いただき、必ず見学され、購入者本人の眼で確認の上、自己責任で購入をお決め下さい。 中古艇ドットコムより無理に購入を勧めることはございません。		

エンジン関連

メーカー	スズキ（株）	**エンジン型式**	25001F

燃料種類	４ストロークガソリン	**搭載数**	1基
船検証記載馬力	250馬力　/　5,800rpm(回転数)	**推進機器種類**	船外機

※上記に表示されたモデル名・サイズ年式・エンジン仕様・エンジン馬力・燃料種類・速度・燃費などの数値は、中古艇ドットコムで確認を取ったものではありません。オーナー様からいただいた情報を基に記載しておりますが、オーナー様の記憶違いや勘違いの可能性もありますので、あくまでも、参考までにご覧いただき、最終的には自己判断にてご購入をお決め下さい。
※使用時間は、メーターの表示時間を記載しております。あくまでもメータの表示時間ですので、実際の使用時間を補償するものではありません。
※巡行速度・最高速度に関しては、オーナー様からお聞きした速度を記載しておりますが、オーナー様の記憶違いや、船の状態により記載されたスピードが出ない可能性もあります。あくまでも参考までにご覧下さい。燃費やタンク容量などの数値に関しても同様です。

備品情報

航海計器
- ・GPS単体
- ・魚探単体
  FUSO製
- ・コンパス
- ・２ステーション
- ・ロアステーション
- ・燃料計
- ・タコメーター

外装品
- ・ＦＢ
- ・航海灯

内装品
- ・冷蔵庫
- ・温水シャワー

装備品
- ・エアコン

コメント

平成2年(1990年)8月新造進水登録のヤマハ「PC-26」のご紹介です。
サロンクルーザーとして親しまれているPC-26、本艇は平成20年（2008年）に船内外機からスズキ製4ストローク船外機「DF250（250馬力）」へと換装されており、もともとのエンジンルームが大型の床下収納として活用できるようになっている点が大きな特徴です。

船体はフライングブリッジ（FB）を備えた2ステーション仕様で、キャビン内にはエアコン、個室マリントイレ、シンクと冷蔵庫を備えたギャレー、仮眠に使えるバウバースなど、クルージングやマリーナ滞在に適した基本設備が一通り整っています。

取材時に確認された現状・留意事項は以下の通りです。
外装・デッキ・キャビン：アフトデッキのチーク材やFBシート、ギャレー・テーブル天板、バウハッチのアクリル面など、全体的に経年相応の使用感や紫外線による経年劣化が見られます。お好みに応じてクリーニングや補修・張り替え等の手入れを行うことで、より快適にお使いいただけます。

機関・操船機器：エンジン本体の始動および吹け上がりは確認できておりますが、始動時の海面への油膜浮き（要原因確認）、チルト機能の動作確認（不動の可能性あり）、アイドリング時の検水不良、タコメーター警告灯の不点灯（正確な実稼働時間は専用診断機による確認推奨）など、乗り出し前には点検・整備を要する項目が確認されています。

内外装の手入れや機関のメンテナンスなど、乗り出しにあたって相応の手をかけていただく前提のコンディションとなります。
ご自身の好みに合わせて手を入れながら仕上げていきたい方や、マリーナや整備工場にてしっかりとリフレッシュ整備を行ってから乗り出したい方におすすめしたい1艇です。

この艇は、東京都大田区に係留保管しております。
ご見学の際は、必ずオーナー様の立会いが必要となりますので、事前に必ずお申し出をお願いします。
なお、天候及び海上の状況により試乗出来ない場合もありますので、ご了承下さい。

ハル周り

ハル全体には経年使用や係留保管に伴う日焼け、喫水線付近の黄ばみ・汚れが見受けられます。
船体両舷の排気口・スカッパー金具周辺にはサビだれの付着が見られ、ガンネルラバーやハル側面には係留フェンダーとの擦れ跡、線キズ、船名ステッカーの剥がし跡などが年式相応に点在しています。
バウセクションにおいては、アンカーローラー周りやバウスプリット下部のステンレス製補強ステーに軽微な点サビが見られますが、激しい衝突によるクラックやFRPの大きな欠けといった重大な損傷は見受けられません。
トランサム後部には広々としたトランサムステップが備わっており、平成20年（2008年）に換装を実施した船外機が取り付けられております。
平成2年（1990年)進水と年数を重ねた艇ですので相応の外観使用感はあるものの、FRPハル骨格自体の剛性を保っており、水洗いとコンパウンド磨き等で一段と見違えるベースコンディションです。

ガンネル周り

ガンネル全体には経年使用や紫外線によるラバーの色褪せ、表面の硬化・白ボケ、係留時のフェンダーや岸壁との接触による薄い擦れが見受けられます。
バウ先端のバウスプリット部には、接岸時等に生じた塗装・ゲルコートの剥がれや削れ、ノーズプロテクター金具のクスミが確認できます。
しかしながら、ラバーが大きく千切れて垂れ下がったり、基部レールごと激しく変形・脱落しているような構造的損傷はございません。

デッキ周り

バウデッキは足場が広く、周囲を囲む頑丈なバウレールによりバウデッキでの作業時も安心感があります。
先端にはバウスプリットとアンカーローラー、電動ウインチ、ダンフォース型アンカーを備え、ロッカー内にはアンカーロープ・チェーンが整然と収められています。
バウバース上部のハッチ（アクリル面）には紫外線による細かなひび割れが見受けられますが、割れによる雨漏りは確認できず（取材時）、ノンスリップ面の凹凸も残っていました。
アフトデッキにはチークデッキ（ウッドフロア）が施工されていますが、経年や風雨・直射日光による色褪せ、黒ずみ、木材の痩せや表面の毛羽立ちなど、全体的に相応のヘタリ・劣化が見受けられます。気になる場合はサンディングやオイル塗布、張り替え等のメンテナンスを前提にお考えいただくのが現実的です。
一方で、もともと船内外機のエンジンルームであった床下ハッチ内は、船外機化されたことにより広大なメガストレージ（大型収納庫）へと変貌を遂げており、バッテリーや充電器（GUEST製）のほか、長尺物や大量の釣り具・備品を余裕で飲み込む抜群の積載スペースとなっています。
キャビンバック（FBラダー下）には家庭用エアコンの室外機（サンヨー製）がマウントされ、右舷側ステップ部にはマリーナ係留時に重宝する陸電インレット（MARINCO製30A/125V）を完備。
船尾のトランサムステップ部にはスイミングラダーが装備され、表面のノンスリップ塗装に経年剥がれや薄汚れは見られるものの、マロール製油圧ステアリングシリンダーや船外機配管が堅実に引き込まれており、実用性に富んだ機能的なスペースとなっています。

フライブリッジ

アフトデッキ左舷側のステンレスラダーからアクセスするフライングブリッジ（FB）は、見晴らしの良い開放的な視界が確保された2ステーションとなっています。
屋外吹きさらしの環境下にあったため、全体的に年式および経年なりの使用感・劣化が顕著に見受けられます。
操船席の2人掛けベンチシートは、クッションレザー全体に経年による黒ずみや雨染み、カビ汚れが定着しており、気になる場合はシートカバーの装着や表皮の張り替え、洗浄クリーニングを前提とお考えください。

操船席周り

室内操船席は、天候に左右されず快適かつ安全にロングクルーズを楽しめる空間となっています。
キャプテンシートには体をしっかりと包み込むRECARO製のバケット調シートが設置されています。
座面やサイドサポートのレザー部分に経年使用に伴う表面の小さな表皮破れや擦れ、薄汚れは見られますが、クッションのヘタリは少なく実用性は保たれています。
操舵部には取り回しを軽快にする回転ノブ付きのMAROL（マロール）製ステアリングと、スムーズな操作感のMORSE製リモコンレバーを備えています。
計器パネルはスポーティなカーボン調パネルでカスタムされており、右舷側にスズキ純正タコメーター（警告インジケータ付き）、左舷側には矢崎（YAZAKI）製アワーメーター（取材時：0531.8h表示）、電圧計、燃料計をすっきりと配置。
なお、本艇は平成20年（2008年）に船内外機からスズキ船外機へ換装されているため、コンソール上のヤザキ製アワーメーター表示（531.8h）は換装前の参考値となります。
現在の船外機の実稼働時間につきましては、キーON時のタコメーター簡易表示またはスズキ専用診断機（SDS）でのご確認をお願いいたします。
下部にはスズキ純正キースイッチ（キルコード付き）、P/T（トリム＆チルト）スイッチ、トリムタブスイッチ、純正トグルスイッチ・ヒューズボックスが機能的に集約されています。

アフトデッキ左舷側のステンレスラダーからアクセスするフライングブリッジ（FB）は、見晴らしの良い開放的な視界が

確保されたアッパー操船ステーションとなっています。
屋外吹きさらしの環境下にあったため、全体的に年式および経年なりの使用感・劣化が顕著に見受けられます。
操船席の2人掛けベンチシートは、クッションレザー全体に経年による黒ずみや雨染み、カビ汚れが定着しており、気になる場合はシートカバーの装着や表皮の張り替え、洗浄クリーニングを前提とお考えいただくのが現実的です。
手入れ箇所は多いものの、晴天時のクルージングや離着岸時の広い視界確保など、FB艇ならではの利便性は魅力です。

室内（全体）

木目調パネルと大きなウインドウに囲まれたキャビン内は、26フィートクラスとして十分な居住性と明るい開放感を備えています。
左舷側にはテーブルを囲んで腰掛けられるL字型ダイネットソファを配置。
ソファのクッション性は保たれていますが、テーブル天板の化粧シートにはシワや浮きが見られます。
その前方には深型シンクとENGEL製ビルトイン冷蔵庫を備えたギャレーが一体となっており、クルージングやマリーナステイに便利な設備が整っています。
なお、ギャレー調理台の天板シートには経年による破れや剥がれが目立つため、DIY等でのリフレッシュをおすすめします。
右舷側には大型収納チェストと家庭用エアコン（サンヨー製）室内機を備え、フロント上部にはスピーカー付きオーディオデッキをセット。
カーペットや内装材に年式相応の使用感や手入れ箇所はあるものの、仲間との歓談や休憩スペースとして使い勝手の良いレイアウトです。

室内（前方室・オーナーズルーム等）

キャビン中央通路からステップダウンしてアクセスする前方室（バウバース）は、大人2名が横になれるV字型のベッドスペースを確保しています。
クッションマットはブラウン＆アイボリーのツートン仕様で、目立つ破れはなく適度な弾力を保っていますが、表面に薄汚れや経年使用感が見受けられます。
両サイドにはウッド製の小物置きシェルフと舷窓が備わり、読書灯もセットされています。
天井の採光用バウハッチ（アクリル面）には紫外線による細かな経年ヒビが全体的に入っていますが、水漏れなどは確認できなかったので、ロックステーはしっかり機能しており、換気・明かり取りとして問題なく使用可能な状態と思われます。
壁面モケット地のクスミや年式相応の古さは感じられるものの、釣行時の仮眠スペースや荷物置き場として使い勝手の良いプライベート空間となっています。

トイレ・シャワー周り

操船席下には、木製ドアでしっかりと仕切られた独立した個室トイレスペースが備わっています。
女性やゲストの同乗時にも安心な完全個室設計となっており、室内にはマリントイレのほか、専用の洗面シンクと水栓蛇口、ペーパーホルダー、小物収納棚を完備しています。
FRP壁面や天井の内装材には年式相応の黄ばみやクスミ、薄汚れが見受けられますが、割れ等の大きな損傷は確認できず、清掃や換気ファン等の手入れを行うことで清潔にお使いいただけます。
ファミリークルージングから長時間の沖釣りまで、同乗者を選ばず重宝するヤマハPCシリーズならではの心強い快適装備です。

エンジン周り

主機には平成20年（2008年）に船内外機から換装されたスズキ製4ストローク船外機「DF250（型式：25001F / 250馬力）」を搭載しています。
トップカウル外観には紫外線による色褪せやステッカーの劣化、小キズなど年式相応の使用感が見受けられます。カウル内部のパワーユニット（V6エンジンブロック）に関しては、年数なりの経年感や軽微なサビ・汚れは見られるものの、極端に激しい塩害腐食等で原型を損ねているような印象までは受けません。
ステアリングにはMAROL（マロール）製油圧シリンダーがセットされています。

油脂類の漏れ（海面への油膜流出）について：
エンジン始動確認時に、船尾周辺の海面に油脂類（オイル系成分）の膜が滲み出る現象が確認されました。
オーナー様からはチルト系の作動油ではないかとのご意見もいただいておりますが、エンジン内部のオイルライン、排気・冷却水経路、チルト油圧シリンダー配管など、流出元の特定には至っておりません。
環境面および機関保護の観点からも、乗り出し前には専門業者による漏れ箇所の特定とパッキン・シール類等の確実な修繕・整備が必須となります。

チルト＆トリム（P/T）機能について：
取材時の実動作確認は行っておりませんが、オーナー様の申告に加え、海上係留保管中にもかかわらず取材時にエンジンがチルトアップされずに下げられたままとなっていた状況から、チルト機能に不具合が生じている可能性が高いと推測されます。
モーターやリレー、油圧シリンダー等の点検・修理を前提とお考えください。

冷却水（検水口）の吐出について：
エンジン始動後のアイドリング状態では検水口からの冷却水排水がスムーズに行われず、アクセルを煽りある程度回転数を上げると排水が確認できる状態です。
検水経路の塩噛み・異物詰まり、またはインペラやサーモスタット等の劣化・送水圧不足が疑われます。

稼働時間（アワーメーター）について：
キーON時のタコメーター簡易診断では指針が約140時間を示しますが、同時に作動するはずの各警告インジケーター（TEMP/OIL/REV）のセルフチェック点滅が確認できません。
インジケーター側の不点灯により500時間・1,000時間ごとの積算通知（REV点滅）が視覚化できていない可能性（実際は1,140時間以上など）や、2008年換装という経年を考慮すると、メーター表示時間はあくまで参考値とお考えください。
正確な実稼働時間はスズキ専用診断機（SDS）での読み出しが必要です。

メンテナンス状況について：
過去の定期交換歴や点検整備記録は不明となります。また、ロアケースやブラケット水面下には係留保管に伴う貝類・藻の付着が見られます。
なお、キャビンコンソールのヤザキ製機械式アワーメーター（531.8h）は換装前の旧参考表示となります。

お問い合わせ先ご質問や見学のお申込は掲載会社までご連絡ください！



[神奈川エリア]　伊佐(いさ)

ご覧いただく皆さまに、安心してお取引いただけるよう丁寧な対応を心がけています。 船の状態や特徴など、気になることがあればいつでもご相談ください。 売却・購入をお考えのオーナーさまからのご連絡、心よりお待ちしております。

070-6916-0741

s-isa@e-fran.jp