

2018

HEADWAY Guitars

Brand Book

Player 2017年10月~12月号特集記事掲載



Headway[®]
GUITARS



Headway Guitars Brand Book

弾き手と作り手の心が 通じ合うようなギターづくりを

このパンフレットは音楽誌「Player」2017年10月～12月号の3冊に渡って掲載されたヘッドウェイ・ブランドスタート40周年記念特集をまとめ、さらにディバイザーが内容を追加したヘッドウェイオリジナルのブックレットです。

フォークギターブームの隆盛からニューミュージックへと音楽シーンが徐々に移り変わる1977年にヘッドウェイは生まれました。80年代アコースティックギター生産を中断せざるをえない時期もありましたが、1999年に復活。現在まで継続して長野県松本市でギター作りを行っています。

ヘッドウェイのギターづくりは伝統的な手法に基づいた非常にオーセンティックなものに映りますが、そこから生まれたギターの細部には百瀬をはじめとする職人一人ひとりの経験やアイデア、技術の結晶が詰め込まれています。

ギターづくりに携わる職人は本質的に「ギター」というモノを通して作り手と弾き手の間で想いや気持ちが通じ合うような感覚を求めています。この理想にたどり着くために努力をやめることはできません。

以降に掲載されているインタビュー記事や製作風景、完成したギターの紹介記事を通じて、私たちのギターづくりに対する姿勢やこだわり、気持ちが少しでも伝わると嬉しく思います。読後にウズウズしてきたら、お手元のヘッ

ドウェイギターを、そうでなければお近くの楽器店でヘッドウェイギターをお試しください。ヘッドウェイギターとともに心地良い時間が過ごせることを心から願っています。



Index

topic ヘッドウェイ・カスタムショップ

ヘッドウェイマスタービルダー・信州の名工

Interview 百瀬恭夫インタビュー Player 2017年10月号掲載

topic ブレイシングへのこだわり

飛鳥チームビルドシリーズ・リーダー

Interview 安井雅人インタビュー Player 2017年11月号掲載

topic Japan Tune-up シリーズ

ブランド統括・(株)ディバイザー代表取締役社長

Interview 八塚航インタビュー Player 2017年12月号掲載

掲載情報は発売当時のものとなり、仕様・価格の変更、生産が終了している事がございますのであらかじめご了承くださいませ。

Headway の歴史

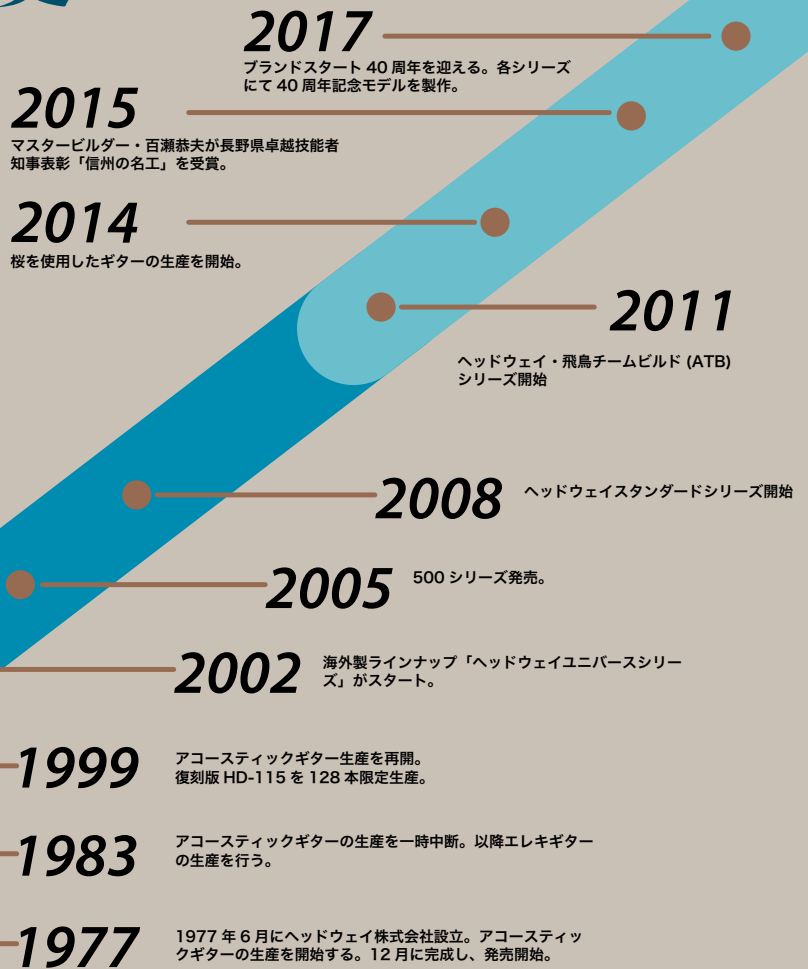


↑現在の飛鳥工場・ディバイザー社屋



↑創業当時のヘッドウェイ

ヘッドウェイの歴史



Headway Customshop

「Headway Custom Shop」はヘッドウェイの製品ラインナップの中でも最上位に位置するカスタムオーダーギターです。お客様やギターショップ様からのオーダー製作では、時に思いもかけないコラボレーションが生まれ、ヘッドウェイがさらに進化するきっかけを得ることがあります。そしてそういったオーダー製作の合間に職人それぞれによるコンセプトモデルや趣向を凝らしたギターを製作します。

カスタムショップで形になった仕様が飛鳥チームビルドシリーズに展開されることもあります。別ページで紹介する「ARS(アドバンスド・リアシフト) X プレイシング」はその代表的な例。百瀬、安井のたゆまぬ努力から生まれたアイデアや技術がダイナミックにブランド全体の製品企画に反映され、ヘッドウェイはさらに成長を続けます。



HEADWAY

Guitars

40th
Anniversary
Special

信州の名工、百瀬恭夫の世界

もともと木工業が盛んで、ギター製造においても一大拠点となっている信州・松本にて誕生したブランド“ヘッドウェイ”。日本でフォーク／ニューミュージック・ブームの余韻が残る1977年に創業し、出足は好調であったが、2度の災難に見舞われるなど、その道りは決して順風満帆ではなかった。しかし、終始一貫して良い製品を作るというポリシーは変わることなく、高品質なアコースティック・ギターを数多く製造し、多くのファンを獲得している。そんなヘッドウェイ・ブランドは今年で創立40周年を迎え、アニバーサリー・モデルや新たなオリジナル・モデルを続々とリリースし、ますます意気盛んな姿を見せている。そこで本誌では、そうしたヘッドウェイの現況を3回に亘り総力特集する企画をスタートした。その第1回目は、創業以来同ブランドの製造を牽引してきたシニア・マスタービルダー、百瀬恭夫の登場である。半世紀を越えるギター作りのキャリアと彼の手掛けた製品のクオリティは、国内は勿論のこと海外でも高く評価されている。ヘッドウェイの看板であり、信州の名工として広く知られる百瀬の世界から紹介しよう…。

History 1

百瀬恭夫は1944年に長野県にて生誕した。中学を卒業後に職業訓練学校の木工科へ入学し、1962年に有限会社井田家具に就職する。家具職人として2年目を迎えた1964年、同社の先輩から誘われ、富士弦楽器製造株式会社(現フジゲン株式会社)へと転職。ここからギター職人としてのキャリアが始まった。よって百瀬は今年でギター製造に携わって54年目を迎えたことになる。当時の富士弦楽器ではどんな楽器を作っていたのかを百瀬に訊ねたところ、セミアコースティックを含むエレクトリック・ギターが中心で、クラシック・ギターやスティール弦のアコースティック・ギターも製造していたという。

富士弦楽器で約1年ほど従事した後、同社で技術部のトップにいた先輩に誘われ、1965年に退社。もともと家具を作っていた林木工所の一角を借りて、バリトーン・ウクレレを作る会社を先輩と共に興したが、業績が芳しくなく1年ほどで倒産。そうした中で、林木工所がギターの製造業に乗り出すことになり、同社は百瀬を技術部のリーダーとして迎えることになる。林木工所は、当初富士弦楽器の下請けでネックやボディを作っていたが、後に輸出用のケントというOEMブランドのエレクトリック・ギターを製造するようになる。さらに後年になると、アコースティック・ギターも手がけ、自社ブランドのマウンテンやパールなどを製造した。

そうした中で1970年代中期に、東京都新宿区を拠点に楽器卸販売を行っていたクロス

楽器が自社ブランドのライダーを林木工所へOEM製造の依頼をした。そのクロス楽器の代表を務めていたのが、八塚恵(現・株式会社ディバイザー会長)である。八塚は、当時林木工所で働いていた百瀬の技量と人間性に惚れ込み、彼を引き抜いて自社工場を設立することこそ、より良いギターを作るための近道だと考えるようになった。そこで八塚は百瀬を勧誘するために、約1ヵ月間に亘り熱心に説き伏せた。当時、東京～松本間の長距離電話に掛かった費用は1ヵ月で50万円だったというエピソードが残っている。

“良いギターを作りたい”という八塚の熱意に共鳴した百瀬が合流したことで、1977年6月にギター製造会社、ヘッドウェイ株式会社が発立した。当初の従業員は5名、そのうち製造に携わったのが3名。工場を設立して、最初に取り組んだのがマーティンHD-28の分解だった。この作業を通じて、ヘッドウェイの骨子となるアリミゾ式のネック・ジョイントや、ボディとネックを別々に塗装して組み込む“後仕込み”が生まれた。しかしこうした研究や工場の設備を整える作業に時間を要したため、同年末までに完成したギターはわずか3本。それらが販売されたのが1978年の正月明けで、そこから本格的にヘッドウェイ・ギターの生産が始まった。

1978年は月産30～50本程度で、ボディがローズウッド・バック&サイドによる100と200という2シリーズのみだったが、その後は順調に生産数を伸ばしていった。70年代末

にはマホガニー・ボディの300シリーズ、1980年には400、500、800(12弦)という3シリーズが加わった。さらに、それまでドレッドノート・シェイプ(HD)のみの製造だったが、000サイズのフォーク・タイプHFもラインナップした。ちなみに、1983年までの型番は、下二桁の数字が価格を表わしている。HD-115を例にすると、100シリーズのドレッドノートで、定価が15万円。ちなみに当時の最高機種は、HD-530(30万円)であった(1980年代初頭の大卒の初任給は12万円程度)。

1983年にヘッドウェイ工場は二度の火災に見舞われて全焼。そこで受けた損害と、アコースティック・ギターの人気低迷していたこともあり、その生産をエレクトリック・ギター／ベースへと移行させた。しかしこれ以降、16年間に亘りアコースティック・ギターの生産は封印された…。

復活を望むファンからの切なる声に応え、1999年にアコースティック・ギターの生産を再開。その第1弾モデルとして選ばれたのが、初期モデルの中で人気の高かったHD-115だった。この復刻版HD-115に使用された木材は、16年前の火災を奇跡的に免れ、20数年もの間大切に保管されていた古材で、これを元に限定128本が生産され、定価30万円で発売された。これをきっかけにヘッドウェイは完全復活を遂げ、新たな歴史が始まった…。2000年以降の歴史は、特集のPart.3にて紹介する。

Interview

百瀬 恭夫

「私にはプレッシャー以外の何物でもなかった(笑)」



●創業時の話からお聞かせ下さい。

○ヘッドウェイを始めるにあたり、八塚(恵)会長が“どこのメーカーもやっていないことをやりたい”と言ったんです。そこで私が提案したのが、ネック・ジョイントをアリミゾ方式にして、ボディとネックを別々に塗装してセットするという方法でした。

●1960～70年代の国産メーカーで、アリミゾ＝ダブテイル・ネックジョイントを採用しているところは少なかったのですか？

○私がヘッドウェイの前に従事していた林ギターでは、接合部にダボ(木製の丸棒)を打って、それでボディとネックと接いでいたんです。アリミゾでやっていたメーカーは他にもあったのですが、ボディとネックを別々に塗装してセットする“後仕込み”は当時どこもやっていなかったですね。当時の雑誌でマーティンの製作方法を紹介した記事があって、それを参考にしました。ネックとボディをそれぞれ別に塗装して、最終的に仕上がったものをニカワを付けて、Cクランプで固定するという風に記事内で紹介されていました。我々も同じようにやろうとプロトタイプを作ったら、上手くネックが入っていかない。アリミゾをあまりにもきっちり作っていたので、ボディにネックをはめ込んでいる間に接着剤が乾いてしまうんです。その失敗を経て、ジャッキを使ってネックをボディに入れる手法を考えました(写真1)。

●マーティンのダブテイルは、寸法的に多少余裕を持った作りですからね。

○マーティンと同じようなやり方をすれば、すんなりできたんですけど、私としてはネック・ジョイント部をもっとタイトにしたかった。ウチのアリミゾは、マーティンと比べて少し大きめに作っているんです。幅も深さも(写真2、3)。さらにコン1mmの精度でアリミゾを加工しているので、手で押し込んだだけではネックが入っていかないんです。ジャッキで絞めないと無理なんですよ。こういうやり方なので、ネックとボディの接合が安定していて、ネック起きが少ないんです。

●1977年からその設計ですか？

○そこは今に至るまで変わっていませんね。

●廉価モデルもダブテイル・ジョイントや後仕込みで作っていたのですか？

○作りは上位機種とまったく一緒です。違いはサイドに合板を使ったり、インレイなどに貝風のセルロイド材を使うなど、材料の面だけです。だから廉価モデルとはいえ、いっさい手を抜かずに作っていました。

●1981年のカタログに百瀬さんの名前が掲載されています。この時代にメーカーで製作者の名前がカタログに載ることは、海外でもほとんどなく異例な宣伝方法でしたね。

○八塚会長には狙いがあったのですが、私にとってはプレッシャー以外の何物でもなかったですね(笑)。

16年間のブランク

●創業時から使っていた機械やジグなどは？

○いや、昭和の頃に使っていた機械類は1983年の火事ですべて燃えてしまいました。

●全滅ですか？

○そうですね、機械からジグまですべて燃えましたね。だから16年間、アコギが作れなかった。まあ、できなかったというより、火災から復帰するのに手取り早くやれたのがエレキだったんです。それに、時期的にもアコギの人気の下降線だったこともあって、エレキの方に転向することになりました。

●1999年にアコギを復活させるきっかけは？

○ユーザーからアコギを再び作って欲しいという要望が多く寄せられて、それで復活させようということになりました。ただ、私自身は16年間のブランクがあったので、他メーカーとの差がついていると思っていたんです。それに、私が今ひとつアコギの再開に乗り気



じゃなかったのは、当時の工場(笹賀の大久保工場公園団地)がアコギを作るのに最適な環境ではなかったこともあります。アコギを製作する上で、湿度管理が上手くできていないと、完成品の出来に影響が出ます。当時の工場は、例えば冬に窓を開けたら接着剤が白く濁ってしまい、接着力が落ちて硬化してくれない。そういう環境の中で、いかに良い製品を作るかということなので、再開した当初は苦労しましたね。

●しかし、ファンからはアコギの生産を再開して欲しいという要望が…

○もちろんそれは嬉しかったんですが、正直プレッシャーにもなりましたね(笑)。

●1999年に復活第1弾モデルとして、HD-115を限定128本リリースしていますが、当時の型や資料がないということは、記憶を頼りに作ったのですか？

○たまたま一緒にやっていた栢沼(敏明)君が当時のギターを1本持っていたので、それを元にしたんです。

●オリジナルのHD-115から変更した点は？

○ピックガードくらいですね。オリジナルは本べっ甲でしたが、復刻モデルはべっ甲柄のセルロイド製です。

新会社“飛鳥”のもとでの飛翔

●有限会社飛鳥が設立したのは？

○2004年です。ここに移ってから会社主義上でのヘッドウェイがなくなって、ギター・ブランドだけになったんです。

●社名の飛鳥の由来は？

○八塚会長が名付けたんだと思いますが、どういう由来なのか聞いていないのでわかりません(笑)。余談ですが、2004年の夏頃にこちらに移ってきて、翌年の春にツバメが玄関に巣を作ったので、これは幸先良いことがあるぞと(笑)。実際に飛鳥に移ってからは会社自体も上向きになりました。

●この当時、百瀬さんは製造部門のトップとして全体を見渡していたのですか？

○1999年にはアコギに専念して、エレキの製造は他の者が管理していました。2002年頃だとアコギを製作していたのが、私と栢沼、安井(雅人)ともうひとり。安井は2002年に入社以来、私の元でやっていて、それで2011年に飛鳥チーム・ビルド(以下:ATB)ができた時に、彼がチームのリーダーになりました。

●フォワード・シフトのブレイシングはいつ頃から導入したのですか？

○500と700シリーズが出た頃なので、2007年12月からです。ただフォワード・シフトといっても、セミフォワードくらいの位置にとどめていたんです。

●使用材における変遷は？

○ブレイシング材のスプルースをシトカからアディロンダックに替えました。もう4年くらい経つかな。

●1930年代のマーティンのカ木材は、シトカだったとビル・コリングスが言ってますね。

○かなり古いものはそうだったようですね。そういえば、ビル・コリングスさんが亡くなったのは凄いショックです(この取材はビル・コリングスの亡くなった6日後に行なわれ

た)。というのも、彼は私の中では目標でしたから。ギター作りの考え方や精度のこと、強度についても重要視していた。そういうことを主体にしていながら、いかに有効に振動させて、より良い音を出すかということに注力し、非常に正確な仕事をしていたので尊敬していました。彼のように正確な仕事をする、後々の作業が楽なんです。逆にいい加減に作っていると、後々の仕事で皺寄せが来る。すべてきちっと規格に合った形で作ってあげれば、後々何をやるにもやりやすい。

●それこそが百瀬さんが日々実践されていることですね(笑)。

○そういうギター作りに対する考え方で共通するところが多かったから、コリングスさんが亡くなったことは残念でなりません。実は、私は3年前に現役を退いて、今は契約上では技術顧問なので自由出勤なんです。でも、来年の6月まではオーダーが入っているので、そんな悠長なことを言っていられないんですけど(笑)。土曜日だけは休日をもらっていますが、残りの日は朝早くから定時までみっちりやらないと間に合わないんです(笑)。

●なるほど。近年印象に残っていることは？

○アドバンスト・リア・シフトを初めてやった時ですかね。これを始めたのは、ウチの営業(アコースティック・アドバイザー)にいる松田(睦)の提案なんです。彼はもともと黒澤楽器店で働いていたから、マーティンについて詳しいんです。それでリア・シフトやフォワード・シフト、あとネックのTバーなどのアイデアを提示してくれました。一度

アドバンスト・リア・シフトを試してみようかという時に、そこまで下げたら鳴らないんじゃないかと、作る前に私の中で先入観がありました。それでも、とりあえずやってみようということで1号機を作ったのですが、やはり鳴らなかった。ただし1日経ったら、そのギターが“えっ!”というくらい鳴るようになったんです。結局、Xの下の面積が狭くなった分、音がはっきりする。フォワード・シフトはその面積が広いからエア感が得られ、音が柔らかい方向性になる。でも強度のことを考えればリア・シフトの方が断然有利で、しかも音がタイトでバランスが良い。そんなこともあり、私は現在メインでアドバンスト・リア・シフトを採用しています。

●百瀬カスタム・モデルの生産ペースは？

○最近是一部でATBの若手に手伝ってもらいながら、月々4本、年間で50本弱くらい作っていますね。

●百瀬さんの愛用している手工具は？

○昭和から使っていたものは、火事で焼けてしまったからないです。今使っている工具の中で一番古くから愛用しているのが、鋸盤(こてのみ)ですね(写真4)。駒(ブリッジ)を貼る時や、ネック・セットする時に塗料を剥がす際に使っている。長年研いでいるうちにだんだん小さくなってしまい、今は1/3くらいの大きさになってしまった。これが使えなくなったら、仕事を辞めようかと…。

●オーダーではなくて、百瀬さんが主導になって作りたいギターはありますか？

○今はオーダーが目一杯入っているので無理ですが、来年以降にそういうのも作ってみたいですね。私自身はシンプルなのが好きで、マホガニー・ボディの18タイプが好みます。

●最後に今後の抱負を訊かせて下さい。

○私自身はあとどれくらい仕事を続けられるかわかりませんが、その間に自分の思ったものをじっくりとやってみたいなとは思っています。あと弊社はおかげさまで40周年を迎えました。当時を振り返ると、最初は中山の小さな工場の軒下に事務所を構えて、椅子がなかったからタイヤに座って、話し合いながら始めたんです。この会社が一番変わったと思うのが、八塚会長の息子3兄弟が跡を継いで、一緒に力を合わせてやっていることですね。その頃から会社が安定するようになった。始めた当初は八塚会長と共に“良いものを作りたい”という思いばかりが先走って、生産性が悪かったり、たまに利益が出せずに、良い形に進まなかった。そうすると良い従業員も集まらなくてね。そういう時代を経て、今の体制になってからは良い人材に恵まれて、彼らが確実に育ってきている。後進の成長が著しいので、安心してバトンタッチができます。

◎

70歳を優に超える百瀬は、世界のルシアーの中でもかなり年齢が高い。しかし、朝一番に出社し、作業場掃除から一日が始まる。少しでも多くのユーザーの期待に応えたい。少しでも若手ビルダーにスキルを伝えたい。少しでも良いギターを作りたい…。百瀬は今日も若手ビルダーに囲まれて、ノミを持つ…。



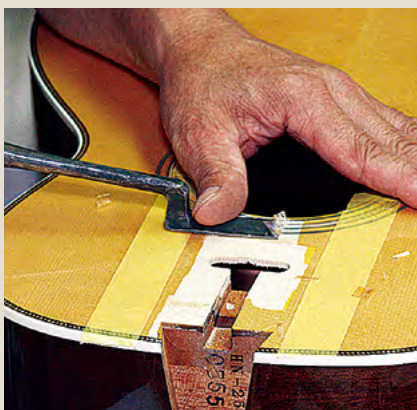
①ボディにネックをセットする際に利用するジャッキ。



②ボディ側のアリミゾ加工をするためのジグと固定台。



③ネック側のホゾをノミで加工する百瀬。



④百瀬が愛用する鋸盤(こてのみ)。

■1999 HD-115 (SN: #000000)

ヘッドウェイがアコースティック・ギターの生産を再始動した1999年にリリースされたHD-115の復刻モデル。このモデルに使用された木材は、1980年代初頭からストックされ、83年の工場火災からも奇跡的に免れたという古材だった。限定128本のみの生産とアナウンスされたが、写真のシリアル・ナンバー“#000000”の個体をカウントすると、実際には129本製作されたことになる。写真のギターは近年になって工場の中から発掘されたもので、1981年版製品カタログの中でHD-115として掲載された製品のプロトタイプ。写真のシリアルナンバーでもそれが確認できる。今年催された東京と大阪の展示会にて出展され、ファンの間でも話題となった。当時このギターの製作に携わった百瀬恭夫と栢沼敏明の両名は、約18年振りに本器と対峙したところ、感慨にふけるでもなく、“もっとこうすれば良かった”など、反省の弁を述べていたという。

■HD-180 CUSTOM

百瀬恭夫はこれまでに500や700シリーズ、あるいはザ・モモセ・ブランドなどを手がけていたが、現在彼が製作するギターはすべて受注生産で、飛鳥チームビルドのメンバーたちのサポートを受けながら、月々4本程度のペースで製作されている。本器はボディ・バック&サイドに工場内で30年以上ストックし、十分な乾燥を経たホンジュラス・マホガニー材を使用したドレッドノート・モデル。インタビュー内で百瀬は“シンプルな18タイプが好み”という発言を



しているが、まさにこの個体は彼の趣向と合致しており、一層腕を振るって製作したものだろう。表板及びカ木にはアディロ

ンダック・スプルースを使用。ボディ・トップには、強度の面及びサウンド面において百瀬が太鼓判を押すリア・シフト・ブ

レイシングを採用。音の分離に優れ、軽やかな響きの中に、マホガニー特有の甘さが加味している、そんな印象を受けた1本。



Standard Bracing

ヘッドウェイで近年使用されている代表的なパターンを3種類紹介しよう。最初はヘッドウェイの創業時の頃から採用しているスタンダード

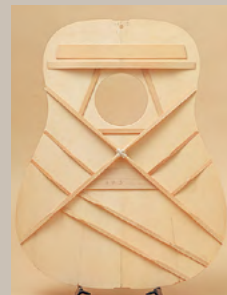
なXブレイシング。2本の力木の交点はサウンドホールから38mmの位置に設定され、Xブレイス自体にはスキャロップ加工が施されていないノーマル仕様。ローズウッド材による大型ブリッジ・プレートが特徴。カ木材にはシトカ・スプルースを使用。



Forward Shift Bracing

スキャロップ加工が施されたフォワード・シフトXブレイシングは、2007年より導入された。マーティンの場合、サウンドホールから1イン

チ(約25.4mm)の位置にXブレイスの交点がかかるが、ヘッドウェイでは交点をそれよりもややブリッジ寄りに配置させている。言わばセミ・フォワードの位置に設定してバランスを取っている。ブリッジ・プレートにはメイプル材で、やや小型のものを使用。



Advanced Rear Shift Bracing

交点をホールから46mmの位置に設定したリア・シフト・ブレイシングは強度面では有利だが、鳴りの面ではタイトになり過ぎる傾向にあっ

た。そこでXブレイスを含む他の力木の位置や形状を再検証した結果できたのがアドバンスド・リア・シフト。高音から低音までのバランスの整ったサウンドで、音の輪郭もはっきりする。2015年に導入して以来ヘッドウェイ・カスタムメイン・パターン。

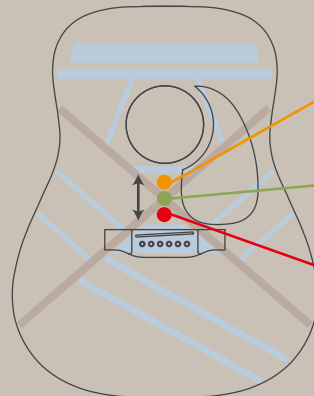


ブレイシングへのこだわり

ギターのボディ自体を振動させて音を増幅させるアコースティックギターの特性上、ボディの構造はギターの音色に対して大きな影響を与えます。ギターの内側に当てである補強材をブレイシング（力木）と呼びます。このブレイシングの形状、サイズ、配置を変えることで、ギターの音色が変わります。ヘッドウェイでは常にこのブレイシングの扱いについて仮説・検証を繰り返していますが、ここでは、近年のヘッドウェイギター製品で積極的に採用されているブレイシングのレイアウト「ARS(アドバンスド・リアシフト)Xブレイシング」について紹介します。



ブレイシングパターン比較



Forward shifted scalloped X bracing

ヘッドウェイスタンダードシリーズの多くのモデル
※型式に「ARS」表記があるものを除く

Normal shifted non-scalloped X bracing

ATBシリーズのHD-115 など
※型式に「ARS」表記があるものを除く

Advanced rear shifted scalloped X bracing



型式に「ARS」表記があるモデル

ARS X ブレイシングについて

ブレイシングレイアウト



ブレイシング = 板の補強

画像はイメージです。
オモテだけでなく、ウラ板にもブレイシングはあります。

ブレイシング(力木)とはアコースティックギターの裏側に接着してある補強の木を指します。4枚の板で形作られるボディ部の強度を補完するだけでなく、ギターの音質にも影響する重要な箇所です。

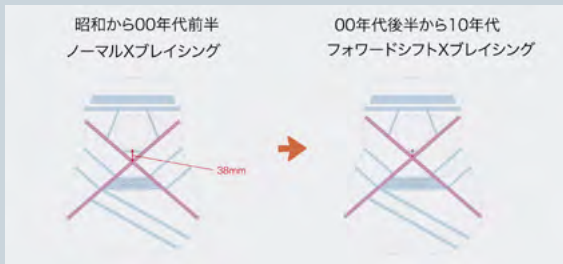


交差位置の調整

ブレイシングの位置・加工で音質は変わる

Xブレイシングの交差位置はサウンドホールから遠い方がブリッジ部分が固くなり音も硬質になる傾向に、サウンドホールに近い方がブリッジ周りに余裕ができ、鳴り方も柔らかく、倍音が出るようになります。

ヘッドウェイ・ブレイシングの変遷



少しマニアックな話になりますが、ヘッドウェイのブレイシングの移り変わりについてご紹介します。昭和期から2000年代にかけてはいわゆる伝統的なXブレイシングの位置(仮にノーマルXと呼びます)、硬質で力強いサウンドと弾き心地は「ヘッドウェイらしさ」としてファンの方に覚えてもらう特徴になりました。

00年代後半にかけて、フィンガー・ピッキングスタイルの台頭にともない、サウンドホールに近いフォワードシフトXブレイシングを頻繁に取り入れることとなります。フィンガーピッキングスタイルはピック弾きに比べて、繊細なアタックに機敏に反応するギターが求められます。フォワードシフトはそのニーズに合致する構造と言えます。



ARS(アドバンスド・リアシフト)

フォワードシフトブレイシングが一定の評価を得る一方で、その他の可能性についても検討をはじめた2016年頃、百瀬の手によっていわゆる「リアシフトXブレイシング」の試作が始まりました。試作当時の百瀬はこのように語っています。

「昭和の頃からずっと(サウンドホールから)38mmの位置でXブレイシングを交差していた中で、07年頃にフォワードシフトをやってみるってときは、びっくりしました。大きな音は出るし、38mmでは出ないような低音も出るしで、『これはすごい』と。そんな経過もあったので、今回46mmの位置(リアシフト)なんて聞いたときは、こんなもん鳴るわけ無いでしょ、と思ったんだけど(笑)。とは言え、まずは作ってからだな、と。

組立ての時に安井さんとギターを試していて、『どう思う?』『やっぱり鳴らないです』とか言ってただけけど、完成した日から連日弾くのを見ていたら、日を追うごとに『あれ?意外と音出るじゃん』と。低音もはっきりしているし、それに今までヘッドウェイが苦手としていた1,2弦の音がしっかりと鳴ってきて、全体のバランスが良く聞こえてくるようになったんだよね。

それから2,3本リアシフトのギターを作る中で、完成直後からスムーズに鳴るようになってきた。

恐らく表板とウラ板のバランスが悪くて、鳴るのに時間が掛かったんだと思う。

今までやってきて38mm(ノーマルX)の時は低音が弱かったんだけど、スキャロップを入れたリアシフトは高音から低音までのバランスが良くて、38mmのノンスキャロップに比べて低音も出るし、高音も出るようになって、かなり理想の音に近づいたんじゃないかな。」

これまでのヘッドウェイの認識
Xブレイシングの位置と音質の関係

	サウンドホールから遠い Rear Shifted	サウンドホールに近い Forward Shifted
ギターの強度	上がる傾向	下がる傾向
ギターの音質	固くなる 倍音は少ない	柔らかくなる 倍音が豊か

リアシフトに対する偏見が覆される

新しいスタンダードになる可能性も **ARSブレイシングのイメージ**

サウンドホールから遠い
ARS (Advanced Rear Shifted)

ギターの強度	上がる傾向
ギターの音質	低音から高音までバランスが良い 音の輪郭ははっきりする

百瀬の試作を経てさらに検証を重ねリアシフトとブレイシングのスキャロップのバランスについて煮詰まり、飛鳥チームビルドシリーズに展開することになったところで、「進化したリアシフト」という意味で「ARS(Advanced Rear Shift)」というネーミングが決まりました。現在のヘッドウェイギターラインナップで積極的に採用しているARSブレイシングモデル。ぜひ実物をお試し頂ければと思います。

飛鳥チームビルドシリーズ

HD-115ARS / ATB

ヘッドウェイの創業時から作り続けている定番のモデル。ARS仕様で、ノーマルXとはまた一味違った響きが得られました。



ARS製品には上記のステッカーが本体ピックガードに添付されています。このマークを目安にお試しください。



次世代を担う信州の風

HEADWAY
Guitars40th
Anniversary
Special Part.2

1977年の創業以来、ヘッドウェイの顔として八面六臂の活躍を続けてきたベテラン・ルシアー、百瀬恭夫について前号でたっぷりご紹介した今回の“ヘッドウェイ特集 パート2”では、そんな百瀬の背中を見続け彼の技術やモノ作りへの姿勢を吸収した若手職人集団“飛鳥チームビルド（以下：ATB）”をフィーチャーしたもうひとつのヘッドウェイを紹介する

2011年にATBがスタートして以来、さまざまな新モデルを展開しこれまでのトラディショナル路線だったヘッドウェイとは異なる新風が吹き始めているその最たる例が2014年に発売され、女性ユーザーにも人気を博している“桜モデル”で今後もATBの様々な展開に目が離せない

ATBのチームリーダーであり、百瀬イズムの正当継承者である安井雅人に飛鳥チームビルドの現況及び自身のカスタムモデルについて語ってもらい新しいヘッドウェイの今を紹介しよう

Interview

安井雅人

「毎月新しいパターンの製品を作っていく中で桜モデルが誕生したんです」

●安井さんは何年に入社されました？

○2002年です。入社してから、約9年間は百瀬の下で従事していました。当初は百瀬が手掛けていたカスタム・モデルの製作を手伝っていて、ネック・ブロックやライニングなど細かいパーツを作っていました。あと材が入荷した時は、棧積みや延々とやったりしましたね。また、ネックグリップの粗削りで形を決めるところは百瀬がやって、仕上げは僕がやったりしていました。

●飛鳥チームビルド（ATB）はどういう経緯で発足しましたか？

○百瀬がすぐに引退するというわけではないのですが、やはりご高齢なこともありまして…。そうした状況の中で会社の将来を考えると、重要な仕事を百瀬に任せっきりという状況は避けたいと…。今のうちに我々若手がしっかりと全ての仕事ができるようにということで、2011年に飛鳥チームビルドという新たな体制を発足しました。我々からすると突然

始まった感じでしたね。社長に呼ばれて「来月からこの体制でやるぞ」と（笑）。

●それは驚いたでしょ？

○ええ、驚きました（笑）。というのも、甲貼りやネック・セットの工程などはまだ経験がなかったので。最初は百瀬に教わりながら始まりました。まあ、やったことがないとはいえ、百瀬が日々やっているのを傍でずっと見ていたので、どういう風にやるのかはわかっていました。ただ要所でのコツがわからな

という状況でした。

●百瀬さんが長年培ってきたスキルを踏襲する作業は、なかなか大変ですね…。

○正直、最初は百瀬と同じような高い精度で作ることができませんでした。例えばネック・セットが多少緩かったり、角度がちょっと違ったり…。

●ヘッドウェイは、ネックのセットが他社と比べてかなりタイトですね。一度作ったものを後から調整するのは難しいでしょ？

○いや、調整はできます。弊社のやり方だと、機械加工が済んだネックをそのままボディに差し込むと約2mmくらい出っ張った状態になります。いくら叩き込んでもそれ以上は入らない。その2mmの出っ張りをボディ内に沈めていく中で、ネックの振りと角度を調整していきます。ちょうどびったりネックとボディが付いた時点で振りと角度がばっちりになっているという状態にしなければいけないので、その2mmの中で調整していきます。調整するという事は削るわけですが、削るたびにコンマ1mm、コンマ2mmと、ネックが入っていきます。もともとアリミゾというのは日本古来の宮大工の技術で、接着剤や釘などを使わずに木と木を接合する方法です。ただ我々は、最終的に接着剤を使っていますが、ごく稀にボディとネックのアリミゾがドンピシャで仕上がりに、仮仕込みの時にネックが外れなくなることもあります。そうすると小一時間かけて、必死に外す作業を…(笑)。

百瀬直伝の技を継承する若手集団

●ATBで最初に作ったモデルは？

○HDカスタムというモデルだったと思います。HD-115のようなオーソドックスなスタイルではなく、ヘッド・ロゴなどを含めオリジナル・デザインに仕上げたモデルでした。

●ATBは設立当初からメンバーは同じですか？

○いいえ増えています。最初は僕を含めて4人でスタートして、今残っているのはそのうちの3人。現在は計10人でやっています。

●ATBはどれくらいのペースでモデルが誕生していますか？

○結構良いペースで、いろいろなモデルを作っていて、早ければ毎月新モデルが誕生しています。でもATBを設立した当初は景気が悪く、なかなか売れなかったんです。そこでどういうギターを作ったら売れるのかと、毎月新しいパターンの製品を作っていました。そうやっているうちに作っていた中で、2014年に桜モデルが誕生したんです。

●桜モデルは誰の発案ですか？

○飛鳥の社長である八塚悟が木材の仕入れを担当していて、2013年頃に空の入った桜の材を入手したのが切っ掛けです。最初は、桜でギターなんて作ったことがないし、使用されているという話も聞いたことがなかったのですが、どんな音になるのかと…。とりえず半信半疑でボディを作って、いざ音を出してみた



ころ、これが良かったんですよ(笑)。それで製品化して市場に出したところ、これまであまりヘッドウェイを注目していなかった女性のお客さんにも好評で、すぐに看板モデルのひとつになりました。

●その桜モデルの中で、安井さんのアイデアはどのあたりに？

○ブレイシングですね。桜特有の木の音に対して、ブレイシングの削り方や配置などです。

●通常のギターとはどこが異なりますか？

○なかなか説明がしにくいのですが、簡単に言うとブレイシングを少し弱くしています。最初に作った桜モデルはノンスキャロップでスタンダードな位置にXブレイスを配置させました。しかしそれだと、ローズウッド系ボディの製品と比べて鳴りが弱いので、今はもう少し鳴るようにフォワード・シフトにして、スキャロップ加工したXブレイシングを採用しています。新しい材が入荷するたびに、ま

ずは従来式で作って、その結果を見て次にこうしよう対策を練るわけです。

●ATBはフォワード・シフトを採用していますが、百瀬さんはやらないそうですね。

○そうですね。それは価格帯やお客様にとっての選びやすさとも関係しています。百瀬が作っている高価格帯の製品の場合、お客さんもある程度知識があり、ギターのことをわかっている方が購入されているようです。このギターが将来どういう音になるのか、ユーザーさんが予測できる人が購入されている。その一方で僕らATBが作っているのは30~40万円代の価格帯、いわゆるミドル・クラスです。そうなると、これまで使っていたギターよりも1ランク上の製品を求めておられるお客さんが多いので、店頭と並んでいる時点である程度鳴っていないと、お客さんに選んでいただけません。

●最初から鳴っていないと…。

○そうです。ただ、最近ではATBでもリア・シフトを採用し始めています。百瀬がリア・シフトをずっと研究していて、その成果が出ているので、完成直後から鳴るようになってきました。それでATBでも採用しようと…。

●リア・シフトにして鳴らす秘訣は？

○トーンバーというブリッジ・プレートの下にある2本の力木の削り方と、角度を含めた

配置や2本の間隔などを改良しました。百瀬が毎月作る度にその都度微妙に変えていて、いろいろと研究しています。その成果を僕らにフィードバックしてくれています。

●力木自体の形状を三角形にする手法を試されたことはありますか？

○それは僕のカスタム・モデルでやっています。山型のブレイシングのモデルを何本か作

りましたが、音の一番鳴っている周波数帯が中音域に寄る傾向があります。その一方で低音域に迫力ある音は出さずらい。芯の強い音を求めるのであれば、マーティン系の四角型の力木にして、スキャロップ加工していく方が力強い低音域は出しやすいと思います。

可能性を追求する飛鳥チームビルド

●これまでに安井さんご自身が考案したスペックがありましたら紹介して下さい。

○尖がったブレイシングは百瀬はやっていないので、ここでは僕が最初です。あとスルータイプのブリッジにスリットを入れるのも僕しかやっていません。ヘッドウェイは弦のテンションが強いと言われることが多いので、テンションを柔らかくするためにブリッジの後方に穴を空けてそこから弦を通すスルーブリッジにしてみようと考えました。しかし、従来の方式だと弦交換に手間が掛かるので、もっと簡単に弦交換ができるように工夫して、ブリッジにスリットを設けることを思いつきました。あとはHD CONCEPT Y17 (画像)のように、サイド板に2種類の材を使い、それらを斜めに接ぐ方式も僕が初めてです。

●塗装で何か新しい試みはされましたか？

○以前漆塗りのギターを製作したのですが、塗膜が薄く、完成後の鳴りが桁違いでした。その時薄い塗装にすれば良く鳴ることはわかったので、もっと薄くできないかと考えていました。それに漆の場合は外観が茶色く仕上がるので、そうならずにもっと良い素材はないかと塗料屋さんにご相談したところ、蜜蝋を紹介されたんです。

●蜜蝋はどうやって塗るのですか？

○布切れを使って、フレンチポリッシュのように刷り込んでいきます。一度塗って乾かしてという作業を3回繰り返します。乾かす時間は約1日です。通常の塗装の場合、全工程で約1ヵ月かかりますが、蜜蝋の場合は3日で終わる。作業的にも楽ですし、音も良くなるので良い事尽くめなのですが、塗膜がほとんど無いに等しいので、お客さんに渡ってからの取り扱いが心配です。

●今後作ってみたいギターは？

○以前から作ってみたいのが、すべて日本の木材で作られたギターですね。しかし、マホガニーに代わるネック材がなかなか…。

●いろいろ試みると、アコースティック・ギターにはまだまだ可能性がありそうですね。

○さまざまなことを試していく中から良いギターが上がってきて、それが世の中のスタンダードになれば、職人として一番達成感を味わえるのではないのでしょうか。そんなことを常日頃から考えつつ、モチベーションを高めながら日々の仕事に臨んでいます。

●最後に今後の抱負をお聞かせ下さい。

○ATBではARSという最新のブレイシングを使っていて、これを世の中に広めたいと思っています。自分のカスタム・モデルもブレイシングに関してはARSのシステムが非常に合っていて、まずはそれを採用して当面は作っていきませんが、いずれはさらに新しいブレイシングを自らの手で生み出したいですね。



中央にいる百瀬恭夫を囲む、飛鳥チームビルド全スタッフ。

■飛鳥チームビルド 飛鳥チームビルドの工房内には、百瀬のテーブルを含む複数の作業台があり、我々が取材した時は4名の職人が作業に従事。他のATBメンバーは飛鳥工場内の別の持ち場で、それぞれパーツ作りなどをしていました。現在人気となっている夜桜モデルの出荷前の忙しいタイミングであったため、安井は自身のカスタムモデルの作業を午前中に終わらせ、午後からは同器のブリッジ調整を行ない、チームリーダーとしての責務を果たしていた。



ブリッジのピン穴に、弦の通る溝を切削機械で加工する安井。

夜桜モデルのパープルハート指板に、フレットを打ち込む作業。



ノミを使い、ナット溝を加工/調整する作業。



リーマーを使い、ブリッジのピン穴を調整する作業。



HD-115 ATB ARS 価格：250,000円 (+tax)

HD-Concept #Y17 価格：720,000円 (+tax)

HD-115と言えば、ヘッドウェイの創立時からの看板モデルで、これまでに百瀬恭夫により何本も製作されてきたが、本器は百瀬直伝の技を継承する若手製作集団の飛鳥チームビルドにより製作された1本。従来のHD-115は、ノンスキャロップドによるスタンダードなXブレイシングが主に採用されてきたが、本器は昨年より導入され、今やヘッドウェイ固有スペックとしての地位を確立しつつあるアドバンスド・リア・シフト (ARS) を導入しているところが最大の特徴。Xブレイスの交点をサウンドホールから46mmと従来よりブリッジ寄りの位置に設定することでトップの強度が増し、弦の張力に起因する表板の膨らみが起きにくい構造になっている。ただし鳴りの面では、同構造にするとタイトになり過ぎる傾向にあり、不利と言われていたが、百瀬の研究の成果でそれを見事に克服。結果的に1音1音の分離に優れ、芯のある迫力のサウンドを実現している。

飛鳥チームビルドのリーダーである安井雅人は、2016年春より自身の名を冠したカスタム・モデルの製作に取り組み、百瀬と共にカスタムシヨップ・シリーズのラインナップを形成している。取材時点 (2017年7月) で26本を完成させ、それらすべてが完全な別仕様で作られたという。彼の作るギターの特徴は、これまでヘッドウェイが試みたことがなかった仕様を採り入れていることで、特に型番に“CONCEPT”が付く製品は、斬新なスペックが数多く見られる。この#Y17で注目すべきは、キングウッドとホンジュラス・ローズウッドという2種類の異なる材を接ぎ合わせたサイド&バック材。バックを3ピースにするのはよく見かけるが、サイドを2ピースとし、さらに継ぎ目を斜め方向に貼り合わせるといった異例な手法を採り、非常に手の込んだ作りとなっている。さらに塗装にはセラックや漆よりも塗膜が薄い蜜蝋を使用することで、ボディの響きを最大限に生み出している。

さらに進化した Japan Tune-up series

Japan Tune-up Series(ジャパンチューンナップシリーズ)は、ギターの最終的なクオリティを決定づける重要な工程「仕上げ・セッティング」に特に注力し、ギターの質を1ランク上にアップグレードさせた、ヘッドウェイこだわりの製品ラインナップです。

確かな品質をお求めやすいプライスゾーンで実現することで、持ち出すことが億劫になりがちなハイエンドギターとは別の、手に取りやすく「連れ出したいくなるようなギター」としての価値を提案します。

ギタリストの方に確かなコストパフォーマンスを実感していただけるよう、Japan Tune-up series では以下の点にこだわりを持って制作しています。

■ナット&サドル加工

アコースティックギターの演奏で頻繁に使われるローコード。ナットの角を滑らかに処理し、また同じくサドルの角を滑らかにすることにより、ブリッジミュート時など右手が触れるときの感触も向上しました。

■フレットエッジの丸み加工

番手の違うサンドペーパーやスチールウールなどを使い分け、各フレットのエッジ部分に丁寧に丸みを付けることにより、左手の移動が滑らかになりました。ハイフレットまで滑

るように移動が可能です。

■指板処理

サウンドの質や立ち上がりに関わる重要な箇所である指板。スチールウールで磨き上げた後、レモンオイルでしっかりと保護しています。

■弦高調整

ギターの弾きやすさに大きく関わってくるのが弦高です。JT シリーズのギターは押さえやすさを重視した適正弦高に1本1本丁寧に調整しています。

■工場出荷時はエリクサー弦

多くのプレイヤーに支持されるエリクサーのフォスファーブロンズライトゲージ弦を工場出荷時の弦として選びました。

2018年5月にリニューアルした新 Japan Tune-up series ではさらに弾き手のメリットを追求した仕様に生まれ変わりました。

■ネックの後仕込み仕様に。

- 新 JT シリーズでは生産工場の変更により、ヘッドウェイ上位機種と同様の「アリミゾ加工」+「ネックの後仕込み」

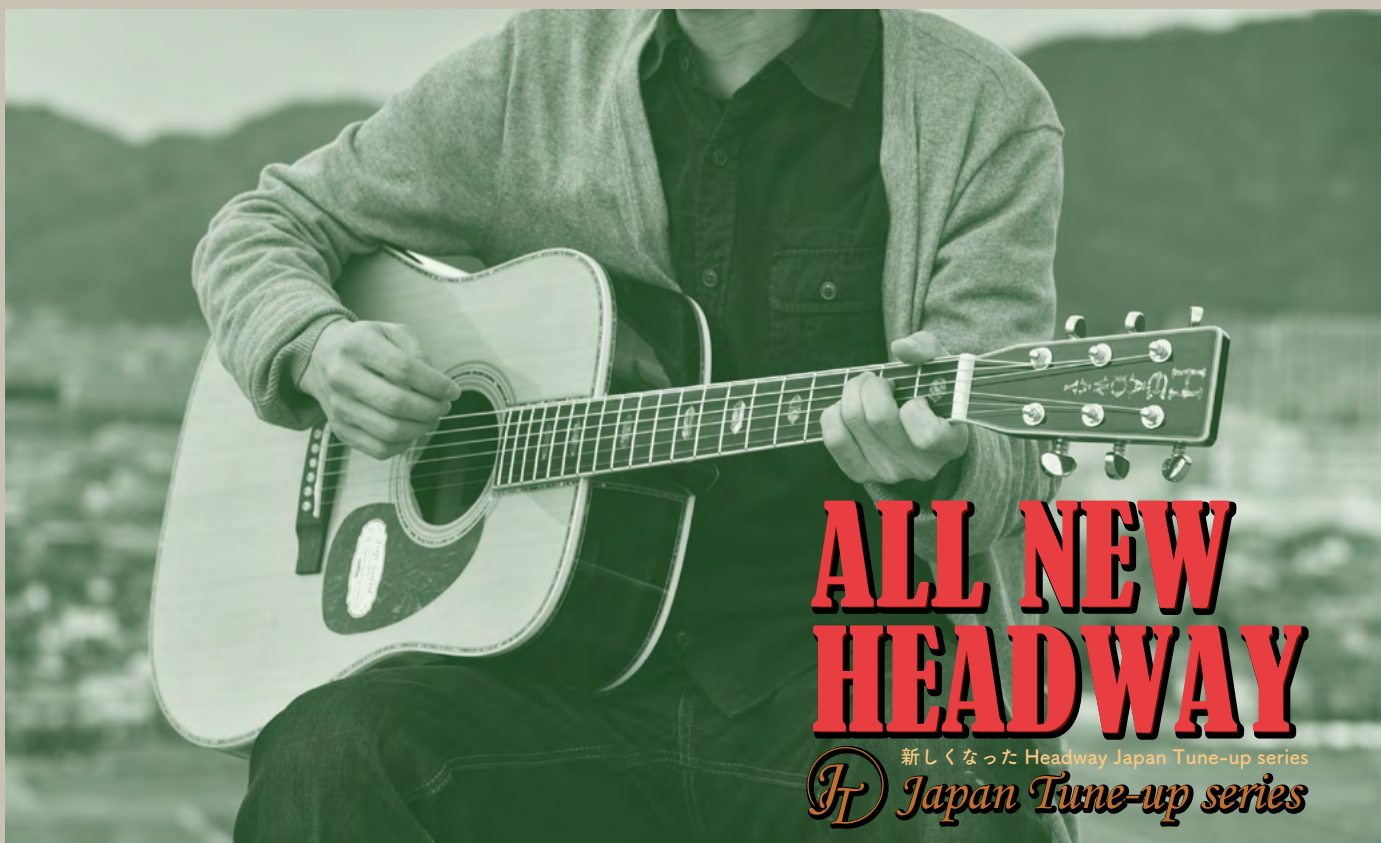
■プリアンプ搭載製品が増えました。

- 新 JT シリーズでは、HJ-OSAMURAIAN II を除く全てのモデルでプリアンプ「Fishman Sonitone」を搭載しています。ア

ンダーサドルタイプのピックアップが弦の振動をナチュラルにアンプから出力します。サウンドホール内にボリュームとトーンをコントロールするダイヤルを装備し、アンプやアウトボードペダルを使わずとも手元である程度の音作りが可能です。

■全モデル、ネックヒールにストラップピンを標準装備しました。

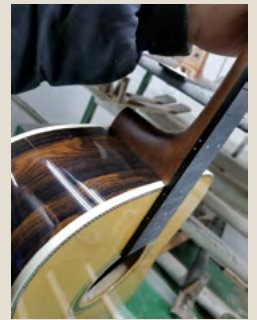
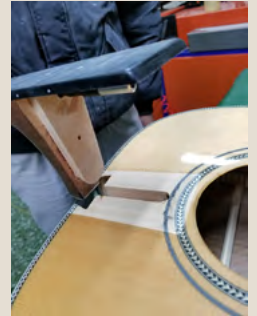
- 新 JT シリーズでは、全モデルに対してネックヒール部分にストラップピンを標準装備しています。これまでヘッドウェイでは一部の製品を除いて、ネックヒールへのストラップピン取付はあえて完成後の追加加工として承っておりました。エレキギターからの持ち替えなど、広く様々なプレイスタイルのギタリストの方にヘッドウェイギターの品質をお伝えするために、ストラップピンをデフォルト仕様としました。



**ALL NEW
HEADWAY**
新しくなった Headway Japan Tune-up series
JT Japan Tune-up series

確かなチューンナップの上に 豊かな演奏が生まれます

プロギタリストは買ったギターをそのまま使わず、まずは信頼出来るリペアマンに預け好みのセッティングに調整してからステージに立つと聞きます。ギターに親しんだベテランは自分のギターのナットを自分で削り、好みの弾き心地になるまで手を加えます。弾き手に合った確かなセッティングがギタープレイにそのまま繋がることを彼らは知っています。Headway Japan Tune-up series(ジャパンチューンナップシリーズ)で私たちは細部に渡ってギターのポテンシャルを最大限に発揮できるようなセッティングにこだわりました。地味な作業を一つ一つ確実に積み重ねることでしか得られない、確かな品質のギターをお届けします。



新 JT シリーズ最上位モデル

HD-V150SE/45

新しくなった Japan Tune-up series のフラッグシップモデルは 45 スタイルでジリコーテサイドバックの HD-V150SE/45。いつまでも弾いていたくなるような華やかなルックスとサウンドが特徴です。

新 JT シリーズのこだわり

New!!

ネックの後仕込み

新しくなった JT シリーズではヘッドウェイ上位機種同様に加工精度の間われる「アリ溝ジョイント」と「ネックの後仕込み」の手法を採用。この結果鳴りの良さが向上し、より芯の有る音質が実現しました。

New!!

ストラップピン

ネックヒールにストラップピン標準装備!

New!!

全モデルプリアンプ搭載

※HJ-OSAMURAISAN II 除く
アンダーサドルタイプの FISHMAN®ピックアップを搭載し、エンドピンジャックよりアンプ出力することが可能! サウンドホール内側にボリュームとトーンコントロールを搭載しています。



Japan Tune-up series

モデルラインナップ



	HD-V150SE/45	HD-5080SE	HF-5080SE	HJ-5080SE	HOC-V090SE/KOA	HOC-V090SE/ME	HDC-V090SE/KOA	HDC-V090SE/ME	HJ-OSAMURAISAN II
Price (w/o Tax)	¥150,000-	¥80,000-	¥80,000-	¥80,000-	¥90,000-	¥90,000-	¥90,000-	¥90,000-	¥75,000-
Body Top	Solid Sitka Spruce	Solid Sitka Spruce	Solid Sitka Spruce	Solid Sitka Spruce	Solid Sitka Spruce	Solid Sitka Spruce	Solid Sitka Spruce	Solid Sitka Spruce	Solid Sitka Spruce
Body Side & Back	Ziricote	Sapele	Sapele	Sapele	Koa	Maccasar Ebony	Koa	Maccasar Ebony	Sapele
Neck	African Mahogany	Nato	Nato	Nato	Nato	Nato	Nato	Nato	Nato
Finger Board & Bridge	Indnesian Ebony	Micarta	Micarta	Ovangkol	Micarta	Micarta	Micarta	Micarta	Ovangkol

おさむらいさん
シグネチャーモデル

おさむらいさん
シグネチャーモデル

HEADWAY

Guitars

40th Anniversary Special

さらに広がるアコースティックの世界

3号に亘り連載した“ヘッドウェイ40周年記念特集”もいよいよ最終回。今回は、同ブランドの販売会社であり総元締めである株式会社ディバイザーを2012年から舵を取る代表取締役社長、八塚航に話を伺い、躍進目覚ましい近年の状況と、ヘッドウェイ全体のラインナップについて総括してもらった。百瀬恭夫と二人三脚で、ヘッドウェイを築いてきた偉大なる創業者である父（八塚恵）の背中を見て育った彼は、第二人と共に見事なまでに大役を果たしている。しかし、現状に満足することなく常に手綱を締め、ゆくゆくは世界的なブランドになることを目標にしながら精進している。その姿は清々しくもあり、力強くもある。記事の後半では、ヘッドウェイの主力である“スタンダード・シリーズ”及び、手頃な価格が魅力の“ジャパン・チューンナップ・シリーズ”、そしてコストパフォーマンスに優れた“ユニバース・シリーズ”の現行商品を紹介しよう。

History 2 ヘッドウェイ復活、そして40周年

1983年に起きた工場火災による影響などで、約16年間アコースティック・ギターの生産を封印していたヘッドウェイだが、1999年に生産を再開。その際製造ラインの復旧作業に尽力したのが百瀬恭夫と栢沼敏明で、記念すべき復活第1弾モデルとして選ばれたのがHD-115だった。創業以来使っていた型や資料はすべて火災で焼失したため、ゼロからのスタートに近い状況下だったが、栢沼がたまたま当時作られたHD-115を所有していたことで、その個体を元に復活モデルが作られたという。また材に関しては、工場火災から奇跡的に免れたものを使用しており、それ故に限定128本のみの生産に留まった。こうしてHD-115の復刻モデルは、2000年12月より発売された。

生産体制が徐々に整い、2001年にはドレッドノート（HD）だけではなく、000サイズのHFも復活。2002年になると、08や10などを筆頭に複数のシリーズが形成され、ヘッドウェイはみごと完全復活を遂げた。さらに同年から、海外生産によるエントリークラス向けのユニバース・シリーズを開始させ、さらなるラインナップの充実が図られた。

2004年、それまで松本市内の大久保工場公園団地にあった工場を現在の大字笹賀へと移転。それに伴い製造会社もヘッドウェイ株式会社から有限会社飛鳥へと改名し、再組織化

が行われた。なお株式会社ディバイザーは、ヘッドウェイの他に、バックス、モモセ・カスタムクラフト、セブティセブン・ギターズ、STRギターズ、という5つのブランドを保持する販売会社である。その現社長が今回のインタビューに登場する八塚航で、彼は創業者である八塚恵（現会長）の長男。そして次男の八塚悟が有限会社飛鳥の代表取締役社長で、三男の八塚傑がディバイザーの副社長を務めている。

新工場への移転で心機一転したヘッドウェイは、この後続々とラインナップを拡充していく。2005年12月に発売された“300シリーズ”は、飛鳥工場とは別の国内工場へ部分的に委託製造をさせることでローコスト化を図ったシリーズで、これが2008年より始動したスタンダード・シリーズの布石となった。

2005年頃から、百瀬自らの手で製作される機種は“500”や“700シリーズ”を筆頭とする上位機種へと絞られ、2009年には“The Momose”の名を冠したフィンガーピッカー向けの新シリーズをリリース。現在これらは製造中止となり、百瀬はカスタムオーダー・モデルのみに専任することになった。また、彼は長年の功績が認められ、2015年に「信州の名工」（卓越技能者知事表彰）を受賞したことは記憶に新しい。

そんな百瀬の元で育った精鋭若手職人らを結集させた新たなプロジェクト、飛鳥チームビルド（以下：ATB）が2011年にスタート。長年築き上げた精度の高い製造技法を継承しつつ、新たな試みを探り入れて作られるATBシリーズは、確実に今後ヘッドウェイの“顔”となっていくことは間違いないだろう。なおチームリーダーである安井雅人は、昨年より百瀬と共に自身の名を冠したカスタム・モデルの製作に従事している。

そうした中で2014年に桜モデルをリリース。材の仕入れを担当する飛鳥の社長、八塚悟が長野県産の空が入った桜材を仕入れたことを切っ掛けにこのモデルが誕生した。これまでギターに使われることが稀な材ゆえに、内部構造などでも様々な実験を重ね、独自のオリジナル路線を提案。デザイン面でも従来のギターにはない様相で仕上げたことが評判となり、今も好調なセールスを続けている。

今年はヘッドウェイが創業して40年目を迎える、様々な特別仕様を備えたアニバーサリー・モデルを多数発表し、まさに勢いに乗っている。伝統に根差したギター作りを固持しながらも、時には溢れんばかりの新しいアイデアを投入して作られるヘッドウェイのアコースティック・ギター、今後の動向に目が離せない。



Interview

Wataru Yatsuzuka

八塚航

株式会社ディバイザー
代表取締役社長

「世界でヘッドウェイというブランドが
認識されるようになるまで…」

●入社は何年ですか？

○1997年頃です。高校を卒業して、まず弊社と関係していたお店で働き、19～20歳頃に入社しました。その後、東京での営業職を経て専務に就任し、10年くらい前から父（現会長の八塚恵）の社長業を代行するようになりました。実際に社長に就任したのは2012年です。

●ヘッドウェイにはいくつかのシリーズがありますが、その内訳を教えてください。

○現在は全部で5シリーズあります。グレードの高さ順に紹介すると、まず百瀬と安井が製作する“カスタム・シリーズ”。次に“飛鳥チームビルド（以下：ATB）”ですね。その下に位置するのが日本で製造される“スタンダード・シリーズ”。これは部分的にパーツを別の会社で作ってもらい、それを組み立てる作業と、塗装からセットアップまでを社内で行います。

●外注されているパーツのはどの部分ですか？

○基本的にはボディで、箱作りまで国内の別工場に委託生産しています。ただし、ATBのメンバーが設計をし、材料はもちろんブレイシングを含め、すべて弊社が支給しています。そのスタンダード・シリーズの次が、“ジャパン・チューンナップ・シリーズ（以下：JTシリーズ）”です。弊社が製作依頼をしているインドネシアの工場で製造されたものを、弊社のクラフト部でナットやフレット、サドルを日本仕様と同じように調整して仕上げています。そしてその下に位置するのが、“ユニバース・シリーズ”で、こちらもインドネシア工場で作られています。

●全シリーズを合わせた年間のギター総生産本数はどれくらいですか？

○エレクトリック・ギターを含めれば年間約2万本ですね。その内アコースティック・ギターは、3千本にも満たないです。かなり国内生産のアコースティックが少なく、ATBで月産28本です。しかし、私が入社してからの期間で、アコースティック・ギター部門は今が一番良い状況ですね。

●その好調の理由は何でしょうか？

○1999年にアコースティック・ギターを復活させてから、WEBサイト“ヘッドウェイ・ギター最高”を通じて、コアなファンたち間で盛り上がった時期もありました。でも近年は、昔からのユーザーだけでなく、ヘッドウェイの名前は知っていても、初めて購入したという新しい

ユーザーも多くなりましたね。ここ2〜3年でまた新たなアコギのブームが起きていて、女性ユーザーも確実に増えています。そういったいろんな要素があって、ヘッドウェイの売れ行きが好調なのだと思います。その中で、桜モデルがひとつの起爆剤になったことは確実ですね。

●桜モデルは、見た目がとてもキャッチーなデザインですね。

○ルックス的に興味を持っていただき、実際に手に取って触ってもらいきっかけを、このモデルは果たしてくれました。見た目は従来のモデルにはない新しい姿ですが、内部構造などは相当に研究して取り組みましたし、かなり真剣に作っています。

●材に関しては、最近特に積極的にいろいろな材を試されていますね。

○そうですね、飛鳥の社長（八塚悟）がエレキ・ギター関連でいろいろな材を仕入れてきますので、その中からアコースティックにも使えるものを採用しています。

●新しい材を試すには、かなりリスクも伴いますが…

○確かにそうですが、弊社ではエレキも製造していますので、もしもアコースティックで使えない場合であっても、エレキで使用できることがありますし、あとは一気に何百本を製造して流すわけではないので、数本単位で作って、いろいろと試しながら進めています。そういうフットワークの軽さがないと、なかなかできないと思いますね。

●なるほど。では最後に、この先の展望を教えてください。

○アコースティック・ギターは、時代によって好不調の波があります。10年前は、現在のように好調な売れ行きは想像できませんでした。ですから、10年後の50周年も正直言うとどのような状況になっているのかはイメージできません。しかし、僕が会社のトップとして確実にやらなければならないことは、この会社を継続させるということです。創業以来、貫き通してきた真面目な製品作りを今後も続けていくことは当然のことですが、その一方で新しい製品作りに対して貪欲にチャレンジしていきたいと考えています。製品作りの面では、世界で勝負できる自負があります。将来的にはマーティンのような世界的なギター・ブランドと同じ土俵に立つとまでは言いませんが、世界でヘッドウェイというブランドが認識されるようになるところまで持って行きたいですね。



HF-415MAG/STD Standard Series

価格：235,000円（税抜）

北海道から九州の山地に幅広く生息するマグノリア（朴の木）をボディ・サイド&バックに使用した40周年記念モデル。この材はもともと日本刀の鞘などでも使用されており、軽量で硬い性質として知られている。また木材として狂いが少ない上に加工がやすく、アコースティック・ギター用としては適した材として選ばれた。やや緑がかった色合いが特徴的で、数ある材の中からフレームなど独特の空が入った個体を厳選して使用している。本器では、材自体が持つ明瞭なトーン・キャラクターに深みを加味させるべく、表板にフォワードシフト・スキャロップ・ブレイシングを採用。その音は歯切れの良さに加え、中音域に艶があり、ピックを使ったコード・ストローク・ブレイからフィンガーピッキングまですべてのブレイ・スタイルに適したバランスの整ったサウンドを出力する。000サイズのHF（本器）の他、HD（ドレッドノート）もラインナップ。

**HD-Sakura/STD
(Standard Series)**

価格：250,000円（税抜）



2014年の発売以来、すっかりヘッドウェイの看板となった桜モデル。当初はATBシリーズのみで製造されていたが、昨年よりスタンダード・シリーズにも加わった。ボディ・サイド&バックに色合いが美しい桜材を使用。指板やブリッジ、ピックガードには紫がかかった色合いが特徴的なパープルハートが外観上で絶妙なアクセントとなっている。

**HC-Yozakura
(Standard Series)**

価格：285,000円（税抜）



月明りに浮かび上がる夜の桜をイメージし、黒に赤を適量加えた独特なシースルーカラーで仕上げられた通称“夜桜”モデル。HDやHF、HJによるボディ・スタイルを持つ純アコ仕様と共にラインナップしているのが、写真のエレアコ仕様モデル。ボディにはカットウェイが施され、フィッシュマン製INK400ピックアップが搭載されている。

**HF-415 Urushi/STD
(Standard Series)**

価格：300,000円（税抜）



日本伝統の漆塗りを施した限定生産モデル。彩漆KOBAYASHIを主宰する漆職人の小林登氏により、拭き漆と呼ばれる技法で薄く塗り重ねられている。ATBチーム・リーダーの安井雅人は、通常のフィニッシュとは別物の鳴りがすると評価している。本器は上位機種に採用される後仕込み仕様をスタンダード・シリーズで初採用している。

**HD-115/STD 40th Anniversary
(Standard Series)**

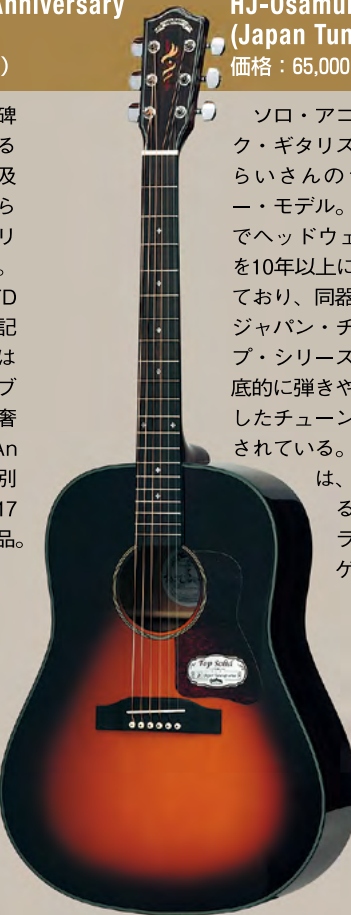
価格：195,000円（税抜）



ヘッドウェイの記念碑的なモデルとなっているHD-115は、カスタム及びATBシリーズのみならず、スタンダード・シリーズでも作られている。本器はそのHD-115/STDをベースにした40周年記念モデル。ヘッド表には上位機種に採用されるブロック体白蝶貝ロゴが奢られ、裏にも“40th Anniversary”の特別ロゴが刻印。2017年の限定生産品。

**HJ-Osamuraisan
(Japan Tune-up Series)**

価格：65,000円（税抜）



ソロ・アコースティック・ギタリスト、おさむらいさんのシグネチャー・モデル。彼はそれまでヘッドウェイ HJ-523を10年以上に渡り使用しており、同器をベースにジャパン・チューンナップ・シリーズの元で、徹底的に弾きやすさを重視したチューンナップが施されている。出荷時の弦は、彼が愛用するエクストラ・ライト・ゲージを採用。

**HM-115
(Universe Series)**

価格：30,000円（税抜）



一見一般的なドロッドノートに見えるが、実は弦長が一般的なギター(648mm)より56mm短い、592mmスケールを採用。この短くなった分のスケールに合わせて、ボディやネック幅も縮小されており、ミニギターと呼ぶほどコンパクトではなく、絶妙なサイズに仕上げられているところが心憎い。部屋で手軽に弾けるベッド・サイド・ギターとして最適。

桜さくらの音色ねいろ



桜の木は古くは鼓など和楽器で使われていた木ですが、ギターやウクレレの素材として使われることは非常に少なく、あまり前例がありませんでした。

ヘッドウェイではギターやウクレレに桜の木を使ったモデルを制作したところ、マホガニーやローズウッドとはまた違った、明るくそれでいて優しい柔らかなサウンドが得られました。

装飾面では桜の花びらをモチーフとしたポジションマークやインレイなどをデザインし、世代や性別を超えて多くのプレイヤーの方にお楽しみ頂いています。



2018年春製作
HD-SAKURA DX V



2017年に製作したモデルではボディに長野県松本産の桜を使用しました。

Genuine Quality
Deviser
Guitars from Japan
www.deviser.co.jp

ヘッドウェイギタース販売元
株式会社ディバイザー

〒399-0033 長野県松本市大字笹賀 7072-6
TEL : 0263-86-8808 / FAX : 0263-86-8778

ヘッドウェイギタースについての最新情報は公式ウェブサイトをご確認ください

www.deviser.co.jp/headway

掲載の製品情報は発売当時のものとなり、仕様・価格の変更、生産が終了している事がございますのであらかじめご了承くださいませ。