小豆島発、瀬戸内海の離島遠征。バタフライカヤックスの開発秘話とその半生。

日本最高峰のカヤックビルダーとして活躍する高嶋正裕さん。ブランド名は「バタフライカヤックス」。その名をアドベンチャーレーサー田中陽希さんの「グレート トラバース2・日本百名山 一筆書き」で知った方も多いはすだ。彼が瀬戸内海横断で使用したのが同社の艇「クルーソー460コックピットポッド」と、当時、試作中だった「クルーソー500コックピットポッド」だった。

昔から物作りやキャンプが大好きだった高嶋少年。その後、静岡大学電子工学部に進学し、在学中はバイシクルチームに所属。仲間とツーリング・キャンプ遠征やソーラーバイシクル製作に熱中した。冒険に拍車がかかり、卒業後は豪州大陸三〇〇〇キロをソーラーバイシクルで横断する有名レース（WSCC96）に出場。3位入賞の快挙を果たした。その後も帰国はせずに、完全テントのみで1年間、豪州を転々と巡る旅を続けた。毎夜、寡黙に焚き火を眺め、人生やカヤック製作を自問自答した時間。

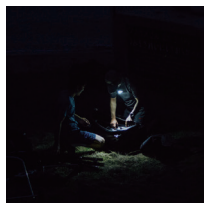
豪州滞在中にはカヤックを自作し、タスマニアやマリーリバー（一七〇〇キロ下降）にも遠征した。聞けば、ヨット大国の豪州はセイル素材が豊富に市販されており、それらを買い集めて手縫いで仕上げたのだという。手先の器用さと飽くなき冒険心は生来の才能である。

天職となる「カヤック」への興味は一目惚れだった。学生時代にアウトドアショップで見かけた仏製カ

いよいよ戸形崎の
砂浜を出船だ。
瀬戸内海は穏やかだが、
特にその朝は凪だった。
しかし、日が昇ると
上昇気流が発生し、
風が吹き始める。
加えて真夏の日差しは
危険な程に強い。
水は2リットル持参。

イエローの艇は、
「クルーソー500コックピットポッド」。
ターコイズの艇は、
「クルーソー460コックピットポッド」。
早朝、フェリー就航のない間に
高松・土庄間の航路を横断。
全フェリーの出船時間は
一応、携帯に入力したが
帰路はフェリーの往来で
1時間待ちとなることを
まだ、この時は知らない。

GPSをチェック。
航路と方角、
島々のイメージを
事前にざっくりと
休憩地点を共有し
撮影隊とも相談した。
彼らの動力船は
池田港から出船する。
海の撮影はいつでも、
すべては海洋状況次第。
最悪、目標地点に
たどり着けないことも
想定している。



早朝4時前、
小豆島南西端にある
「戸形崎」の海岸付近で
艇の組み立てを行った。
日の出は5時過ぎ。
前夜の打ち合わせで
早朝、潮流が弱いうちに
出艇する作戦を決めた。
風はない。寒くもない。
刻一刻と日が明けてくる。

孤高の
カヤックビルダー
20年の軌跡

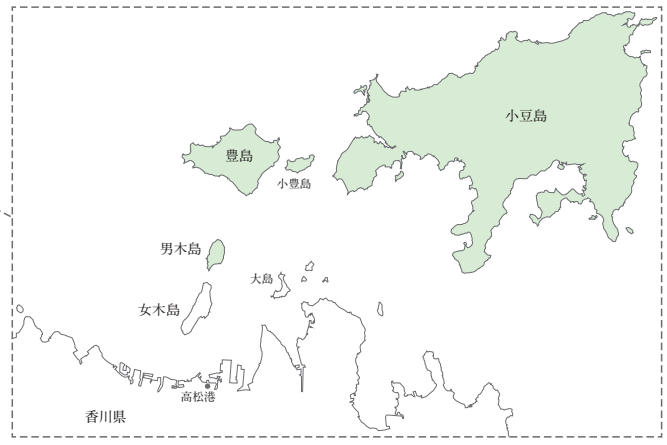
バタフライカヤックス

高嶋正裕さん（42）

姫路市で生まれ、播磨灘の自然で育った高嶋さん。馴染みのフィールドは姫路の沖合に浮かぶ家島諸島。ここで新作カヤックの試乗も行う。国立大学工学部を卒業後も「なにかオモロイことをやっていたかった」と就職はせず、海外を旅し、カヤックを製作し、改良を重ねた20年。高嶋さんが創るフォールディングカヤックとは折り畳み式で持ち運び自在だが、それだけ開発難易度が高い。剛性や強度、パーツの合理化や組み立て易さは収納や軽量化とも連動する。そうした考慮、思案で日夜カヤックのことで頭は一杯だ。現在、タイプが異なる厳選5艇を販売しており、近日、最高傑作がリリースされる予定。孤高のカヤックビルダーの半生が詰まった逸品。気になる人は、ぜひ同社サイトをチェックしてもらいたい。

8月下旬、離島遠征撮影のため弾丸で小豆島にお越し頂いた高嶋さん。氏の店舗がある姫路港から小豆島の福田港までは直行フェリーに乗って約100分。撮影は小豆島の南西端「戸形崎」を早朝4時に出発し、小豊島、豊島を経由し、男木島に遠征し帰還する往復約25キロのコース。フェリーや大型タンカー航路を2度横断するルート設定は巨船の通過待ちに約2時間を要し、トータル10時間で完了。瀬戸内海とはいえ、往復ともに潮流に逆らう行程は進度が悪く、航路横断ルートは冒険心を掻き立てるコース設定だが、大型船からカヤックは目視できないケースもあり衝突事故の危険性は否めない。安全な海域で入念な計画のカヤッキングをおすすめしたい。

※バタフライカヤックスでは現在スタッフを募集中です。詳細は同社WEBサイトをご参照ください。



ヤック「ノーティレイ」。「あの木製フレームとキャンバス地のデザインが何ともいえない美しさで」、と以来20歳から試作を開始。地元木工家具屋での修行を経て、物作りの基本を身体に叩き込んだ。

「独自性のある製品とは何か。持ち運びに便利で、組み立てや収納にも長け、強度のある構造とは」。その難題を思案し、試行錯誤を続けた日々。それは今も変わらず、おそらく一生の命題なのだろう。

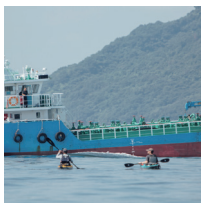
2006年、そんな毎日に稲妻が走った。画期的な「コックピットポッド」のアイデアが降臨したのだ。それはコックピット部分を個別パーツ化することでカヤックの骨組みを前・中・後で構成する斬新なアイデア。これなら部品点数を軽減し、コックピット部を収納フレームにも汎用し、収納効率や移送にも長けた製品にできる。なおかつ、このパーツがシーソックの役割も担うことから水没にも強い。手が震えた。即座に試作に取りかかった。

現在、高嶋さんが開発製造し、販売する艇は全5タイプ。用途や性能に多少の違いはあるが、そのすべてが世界最高水準の安全性能を誇る。自力で水面を滑り想像を超える体験ができるカヤック。それを国内外のどこへでも持ち運び（付属品でバックパックやキャスター付き）、生まれての風を頬に受け、前人未到の地に上陸する未知体験を実現する。錆びない高強度フレームの採用。ボトム素材の耐久性は世界最高水準。安定性が高く、波きりが良くスピードが出る鋭いバウ形状。習熟すれば組み立てはわずか10分前後の容易さだ。

今回、離島遠征を終えて握手を交わした時、強い印象を覚えた。小柄な体格からは想像しがたい、がっちりとした手の甲と握力、そして、少し硬化した皮膚。それはパドルを握り、物創りに励む人の手そのものだった。

帰路の最終難所は、フェリー航路横断。瀬戸芸に応じて本数増の昨今は、注意が必要だ。安全判断の待機で1時間をロスしたが、15時過ぎに無事到着。高嶋さんと握手を交わした。そして、遠くに見える男木島を眺めた。

都度、大型船の数とその速度を注視。大型船航路を横断し、男木島へと到着した。奇岩奇石を眺めつつ切り立った崖の砂浜へ到着。こういう場所へは、カヤックでしか上陸できない。だが、優越感と満足感に浸たる間もなく帰路へと漕ぎ出でた。



水分補給など休憩を終えて、難所の豊島、男木島間のチャレンジを開始した。ご覧の通り、大型タンカーの通り道。左右から国内外の巨船が横切っていく。その通過後は、相応の引き波が来る。

豊島の「礼田崎」手前にある名もない砂浜に到着した。海水に浸かり、体温を落とす。太陽の日差しは強く、衣類をすべて濡らせば、気化熱で身体を冷やす効果も。コースはようやく半分程度。潮流には逆行したが、波穏やかな早朝出発の作戦は、功を奏した。